

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

No. 12. BERLIN, JUNI. 1886.

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

40. Die Verkehrseinrichtungen vor der Gründung ordentlicher Postanstalten im Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen.

Von Herrn Postsecretair Th. Jödicke in Sondershausen.

Die Gebietstheile, welche jetzt zum Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen gehören, entbehrten noch im 14. und 15. Jahrhundert der geordneten Anstalten zur Beförderung von Brief- und Packetsendungen fast gänzlich. Das Fehlen von gröfseren Handelsstädten und die schlechten Wege, welche sich durch Gebirge und grofse Waldungen hinzogen, waren nicht geeignet, hierin eine Aenderung herbeizuführen, obschon die Grafen von Schwarzburg für die völlige Sicherheit der Landstrafsen sorgten. Die Bewohner mufsten unter diesen Umständen die Gelegenheit, eine Nachricht von einem Orte nach einem anderen zu befördern, abpassen, oder sie mufsten Boten abschicken, welche sie für den Weg besonders bezahlten. Nur die Bewohner der Städte Arnstadt und Plauen (Thüringen) waren in dieser Beziehung begünstigt, da sie an der grofsen Verkehrsstrafse von Nürnberg nach Braunschweig und Hamburg lagen und Gelegenheit hatten, durch die Hamburg-Nürnberger Boten oder durch die regelmäfsig verkehrenden Frachtfuhrleute aus Coburg und Nürnberg Briefe und Packete ins Reich und

weiter zu verschicken. Auch die Arnstädter Fleischer besorgten auf ihren Fahrten, besonders ins Frankenland und ins Hessische, den Briefverkehr.

Eine regelmäfsig wiederkehrende Gelegenheit, Briefe innerhalb des Landes zu befördern, wurde geboten, als die Aemter Clingen, Hafsleben und Gehren gegen Ende des 16. Jahrhunderts errichtet und allwöchentlich von den Regierungen in Sondershausen und Arnstadt Kanzleiboten an die genannten Aemter gesandt wurden, um den amtlichen Verkehr zu vermitteln. Diese Boten, welche eine kärgliche Besoldung hatten, suchten sich durch die Mitnahme der Briefe von Privatpersonen eine Nebeneinnahme zur Verbesserung ihrer Lage zu verschaffen. Von den vorgesetzten Behörden wurde dieses Verfahren, welches die amtliche Thätigkeit der Boten nicht benachtheiligt zu haben scheint, stillschweigend geduldet.

Die bereits erwähnten Beförderungsgelegenheiten, welche die Nürnberger Boten und die Frachtfuhrleute aus Franken boten — die letzteren fuhren von Coburg über den Kahlert bei Neustadt (Rennsteig), Ilmenau, Plauen, Arnstadt nach Erfurt — wurden von den zu Arnstadt wohnenden Grafen auch benutzt. Diese nahmen aber auch die Gelegenheit wahr, wenn Bewohner ihres Landes ins Reich fuhren. So schrieb die Arnstädter Regierung unterm 7. Februar 1683 an den Rath zu Blaue (Plauen): »Günstiger Freund! Der Hochgebohrene unser gnädiger Herr Graf, Anthon Günther, deren 4 Grafen des Reichs, Graf zu Schwarzburg befehlig geworden, dafs ihr allen jeder eurer Bürger, die überlande fahren, anzeigen und ernstlich befehligen solltet, dafs wenn sie oder ihrer einer uff Frankfurt Main, Nürnberg, Hamburg oder anderen dergl. Handelsstädte fahren thäten, davon dieselben sich bei dem gräfl. Hofe oder Canzley alhier vorher anmelden und Bescheides erwarten sollen, ob oder was ihnen gegen gebührende Fracht und Lohn mit zu nehmen oder zurück zu bringen gewogen werden sollte.«

Für besondere Gelegenheiten hatten die Grafen ihre Jäger, welche Reisen machen mufsten. So sandte der Graf Günther am 10. Mai 1572 einen Jäger an den Churfürsten von Sachsen, welcher demselben ein Schreiben und als besonderes Zeichen der Verehrung »einen Behren« überbrachte.

Alle diese Beförderungsgelegenheiten und besonderen Boten konnten die Bedürfnisse der Grafen, welche mit den verwandten Fürsten einen regen und steten Verkehr unterhielten, nicht befriedigen. Als dann die durch den dreifsigjährigen Krieg hervorgerufenen unsicheren Verhältnisse die Fahrten der Fuhrleute überflüssig machten oder doch zu einer wesentlichen Einschränkung derselben führten, sahen sich die Grafen schliefslich genöthigt, eigene Boten zu unterhalten. Dieselben wurden Ausreiter oder Einspännige genannt. Welche Verrichtungen diese »Aufsreuter« hatten, und welche Vergütungen sie bekamen, ist aus einer noch im Fürstlichen Archiv zu Sondershausen vorhandenen Bestallung zu ersehen. Sie lautet:

»Demnach von denen Hochwohlgeborenen Herren, Herrn Günther, Herrn Anthonio Heinrichem, Herrn Hans Günthern Undt Herrn Christian Günthern gebrüdern, der vier Graffen des Reichs, Graffen zu Schwartzburg und Honstein, Herrn zu Arnstadt, Sondershausen, Leutenberg, Lohra und Clettenberg zu Unsern gnedigen Graffen und Herren in Gnaden dahin gewilligt und geschlofsen, Dafs Thobias Töpfer, Bürger und Schwartzfärber allhier zu Arnstadt, uff sein unterthäniges beschehenes schrifftliches Suchen, Bitten und Ahnlangen für einen Aufsreuter und Einspänner in diese itzige leyder für Augen schwebenden sehr gefehrlichen Lauffien und Kundbaren unsicheren Zeiten gebraucht werden soll, Gestalt er dann ahn heut in Gräfflichem Ambte dergestallt und alfso darzu ist Confirmiret und bestetigt worden, Nemblichen, dafs er sich zu

jeder Zeit, wann es von ihm begehret wird, mit Reysen, und Verschickung, es sey wohin es wolle, willig und unverdrossen sich erfinden lassen soll, Und in solchen seinen Uffgetragenem dienst sich in allem allso erweysen und bezeygen, Wie einen getreuen, Uffrichtigen und Vleyssigen willfährigen Diener aygnet, gebühret und wohlanstehet. Zu diesem seinem Uffgetragenem Dienst und Verrichtung Soll er sich jeder Zeit mit einem gutem düchtigen Klepper gefasst halten, darmit so er in Hochgedachten Unserer gg. GG. Ahngelegenen oder sonst anderen Vorfallenden Sachen zu vereysen und zu verschicken begehret und erfordert werde, Er jedesmals desto besser und gewisser forttkommen könnte, welchem allen und wass sonstes Ihnen als einem getreuem Diener und Unterthan zustehet, aygnet und gebühret, mit höchstem und bestem möglichem sorgfältigem Vleiss nachzukommen, hat er darauff einen leyblichen Eyd zu Gott undt seinem heyligen Wort geschworen Gantz treulich undt sonder Ynrehde.

Hingegen haben wohlgedachte V. gg. GG. Ihrem ernenten Einspännigen und Aussreuter zu Jahrigen besoldung Quartalsweyse reichen und geben zu lassen, in Gnaden verwilligt,

Alss nemlich jedes Quarthal:
zwölff Gulden ahn Gelde,
anderthalb Mass Korn,
fünf Mass Haffer,
Ein Fuder Holtz,
Freyen Hueffschlag,
Freye Zehrung So Er verschickt wird,
Fünffundtzwantzig fl. Schadlossgeld für ein Pferdt so Ihm solches in V. gg. GG. Verrichtungen hinfallen möchte.

Uhrkundlich haben wir Melchior Friedrich von der Margreten undt Neuroda, dieserzeit Ambtmann zu Arnstadt, undt Michael Breythaupt, Ambtschosser daselbste, dieses Bestellungs-Rescript uff Hochgedacht V. gg. GG. durch deroselbe wohlverordnete Herren Hoff- undt Cantzley Räthe Herren Dodt Johann Caspar Zuttichen schriftlich empfangenen Bevehlich mit dem Uns ahnvertrauten Gräfl. Ambts-Siegill Corroboriret aygenhandlichen subscribiret Undt benanten Tobia Töpfer ausgehändigt.

Geschehen und geben in den Osterlichen Feyertagen in dem Eintausent Sechshundert Neun Undt zwantzigsten Jahre.

l. s. c.

Gräfflich Schwartzb. Ambt Arnstadt.
Melchior Friedrich von der Margreten,
Michael Breythaupt.«

Ausser den Aussreitern oder Einspännigen benutzten die Grafen, besonders die in Sondershausen residirenden, auch ihre Hegebereiter, welche sonst zu polizeilichen Zwecken verwandt wurden, da sie in Folge der guten unterschiedlichen Kundschaften als dazu geeignet erschienen, zum Verreisen und zum Verschicken. Sie mussten sich desshalb gleichfalls mit einem recht guten »Klepper« versehen, damit sie jederzeit desto besser fortkommen könnten.

Im Jahre 1634 wurde zum ersten Male, wenn auch nur ganz vorübergehend, eine Postverbindung durch die Unterherrschaft des Fürstenthums angelegt. Die Veranlassung dazu bot die Anwesenheit des Herzogs Georg von Braunschweig-Lüneburg im Feldlager bei Weimar.

Herzog Georg von Braunschweig, nach dem Tode Gustav Adolphs einer der drei Heerführer der evangelischen Truppen, zog nach der Vertreibung der Wallenstein'schen Heeresmassen aus Sachsen durch Thüringen und Niedersachsen nach Westfalen. Er hielt eine längere Rast in der Umgegend von Weimar und Erfurt. Da dem Herzog viel daran gelegen sein musste, in den Kriegsunruhen über die Vorgänge in seinem Lande unterrichtet zu sein, so befahl er die Anlegung einer Reitpost von Weimar über Erfurt, Hassleben, Clingen, Sondershausen, Ebeleben, Lohra, Clettenberg nach Braunschweig. Um dieser Post den

Durchgang durch das schwarzburgische Gebiet zu sichern, schrieb er am 5. October 1634 an den gräflichen Amtmann zu Ebeleben und Lohra: »Von Gottesgnaden Georg Herzog zu Braunschweig und Lüneburg, Königl. Würden zu Schweden und des Löbl. Niedersächsischen Crayses General. Lieber Getreuer, Demnach deſs Evangel. wesens und deſs Löblichen Niedersachse Crayses höchste notturfft erfordert, von hinnen auſs eine Post uff Erfurd zu legen und dieselbe von dannen respective uff unser Ambt Clettenberg und gräfl. Schwarzb. Hauſs und Ambt Ebeleben gehen muſs, So befehlen wir Dir hiermit, daſs Du Dero behüff gewisse Postreuther bestellest, die die daselbst sowohl von hinnen auſs, als von Erffurd anlangenden Briefe so Nachts als Tages unversäumt einiges moments fortbringen, hierunter wird das gemeine Wesen gefördert und wir sind Dir in Gnaden gewogen. Geben in unserm Feldlager vor Weimar am 5. October any 1634. Georg M. pr. — Unsern Ambtmann zu Lohra und Lieben Getreuen, Lorenz Andreas Roth. — An unseren Lieben besonders getreuen gräfl. Schwarzb. Ambtmann des Hauses Ebeleben.«

Die Schreiben wurden in Sondershausen in der Gräflichen Kanzlei zur Beförderung an die genannten Amtleute abgegeben. Die schwarzburgischen Hofräthe »hielten zwar das Begehren des Herzogs Georg wegen der Post für nachdenklich, denn wiewohl dergleichen an sich selbst keine ordinaire Post und *cursus publicus* und daher bei jetzigen Kriegszeiten Ihro Gnaden und dero Interesse es doch nicht negiren könne, so dürffte doch solche befehlig der Herrschaft allerhand *praejudic* verursachen, derowegen den Grafen erst nochmals zu berichten sein dürfte«. Auf den in dieser Angelegenheit gefertigten Bericht befahlen jedoch die Grafen, daſs die Post möglichst unterstützt und die Postreuther ohne weitere Beschwerung und Belastung als nur mit Briefen für das fürstliche Haus expedirt werden sollten.

Wie lange diese Postverbindung bestanden hat, ist nicht zu ersehen. Jedoch ist anzunehmen, daſs sie nach kurzer Zeit, als der Herzog nach Niedersachsen abrückte und seine Truppen aus Thüringen zog, überflüssig wurde und aufhörte.

Mochten die Grafen mit den von ihnen angestellten Leuten ihre Bedürfnisse, Briefe zu versenden, befriedigen können, für ihre Unterthanen konnten sie eine allgemeine Verkehrsgelegenheit nicht schaffen, da die kleinen Verhältnisse ihnen hierzu weder die Nothwendigkeit auferlegten, noch auch nur einen Theil der Unterhaltungskosten wieder eingebracht hätten, welche sie auf diese Anstalt hätten verwenden müssen.

Für die Unterthanen war es aber ein Gewinn, als eine taxis-sächsische Post von Leipzig nach Frankfurt im Jahre 1616 eingerichtet wurde, welche durch die Reichsstadt Erfurt ihren Kurs nahm. Hatten doch hierdurch die Bewohner der Ober- und Unterherrschaft die Gelegenheit, ihre Briefe, sofern sie dieselben auf das Taxis'sche Postamt in Erfurt sandten, nach den wichtigsten Städten Deutschlands versenden zu können. Eine Folge hiervon war, daſs in den Städten Arnstadt, Greuſsen und Sondershausen Einwohner als Boten auftraten, welche regelmäſsig zum Anschluſs an den Abgang der Posten nach dem zwischen den beiden Gebietstheilen gelegenen Erfurt gingen. Diese Boten wurden theilweise auch von den gräflichen Kanzleien benutzt, wie solches aus einem Rechnungsvermerke hervorgeht. Letzterer lautet: »Demnach Zeyger dieses, der Bothe Hanſs Müller, ein schreiben in I. gr. gr. Hochangelegenen sachen, an die Herren Schwandörffer zu Leypzigt haltent, nacher Erfurt in das Posthaus tragen soll, Allſs soll aus dem Gräfl. Ambte alhier 4 gr. Postgebühr, und gemeldeten Bothen 4 gr. Bothenlohn ausgezahlet,

und hiermit in Rechnung beleget werden.

Signatum am 5. Marty a. 1630.

Gräfl. Schwarzburgische Cantzley zu Arnstadt.

— — Alle die genannten Verkehrsgelegenheiten waren unsichere, von dem Willen Einzelner abhängige und standen nicht mit anderen ähnlichen Einrichtungen in Verbindung. Sie waren so ungenügend, dafs sie nicht einmal den Bedürfnissen der Grafen und deren Regierungsorganen Rechnung tragen konnten. Die Regierungen zu Arnstadt, Sondershausen und Rudolstadt beschlossen daher, zu besserer Vermittelung der Briefbestellung ordentliche Boten mit bestimmten Abgangs- und Ankunftszeiten einzustellen. Die Zeit der Einstellung dieser Boten ist zwar nicht bestimmt zu ermitteln, jedoch sprechen verschiedene Gründe dafür, dafs sie gegen 1650 stattfand, als Ruhe und Friede in den deutschen Gauen den Regierungen mehr Zeit gönnte, sich mit der Wohlfahrt ihrer verarmten Unterthanen zu befassen. Die Boten, von denen zuerst je einer in Sondershausen und Rudolstadt und zwei in Arnstadt angestellt waren, gingen sich einander entgegen, tauschten gegenseitig ihre Briefsendungen aus und kehrten dann nach ihren Stationsorten zurück. So tauschten die Boten zwischen Arnstadt und Sondershausen ihre Briefsendungen in Gotha, die zwischen Arnstadt und Rudolstadt in Stadtilm aus. Den Boten von Arnstadt und Sondershausen war aufserdem noch aufgegeben, in Gotha die für die Grafen eingegangenen Briefe und Zeitungen auf dem Reichs-Postamte in Empfang zu nehmen und mitzubringen.

Im Jahre 1680 verbesserte man den Botenzug Sondershausen — Arnstadt, indem man je zwei Boten in Sondershausen und Arnstadt anstellte und dieselben die ganze Strecke ohne Auswechselung durchlaufen liefs. 1683 wählte man auch die kurze Strecke über Erfurt, damit die mit den Reichsposten ankommenden Briefe früher in die Hände der Grafen gelangten. Eine abermalige Neuregelung im Jahre 1700 hatte keinen langen Bestand, da kurz darauf durch die Einstellung des Kammerwagens der Botenzug überflüssig wurde.

Obschon diese Boten bei den kurzen Kursen sehr leicht zu überwachen waren, so kam es doch vor, dafs dieselben mit grofsen Verspätungen oder gar nicht an ihrem Bestimmungsorte ankamen. So hatte ein Bote, Namens Graf, seinen Weg nicht bis Sondershausen genommen, sondern die für die Regierung in Sondershausen bestimmten Sendungen in Erfurt abgegeben, um sie gelegentlich weiter befördern zu lassen. Gleiches hatte der zweite Bote, Bötner, gethan. Der Fürst in Sondershausen (der Graf Anton Günther in Arnstadt und sein Bruder Christian Wilhelm in Sondershausen waren 1697 in den Reichsfürstenstand erhoben worden) war über das Ausbleiben der Boten in »grofsen Verdrufs gerathen«, und der Fürst und seine Hofräthe in Arnstadt »waren eifern darüber«. Die Boten wurden defshalb »mit dem Thurm abgestraft.«

Welche Wichtigkeit man jenen Botenkursen beimafs, beweist der Umstand, dafs die beiden Fürsten bei einer persönlichen Zusammenkunft die Regelung des Ganges der Boten selbst vorgenommen hatten und dafür Sorge trugen, dafs die Boten endlich und ernstlich ihren vorgeschriebenen Gang verrichteten und hierauf nochmals besonders verpflichtet wurden.

In enger Verbindung mit den bezeichneten Botengängen stand der Botengang des Leutenbergischen Boten, welcher über Stadtilm nach Rudolstadt ging.

Die Rudolstädter Boten, welche zwischen Arnstadt, Stadtilm und Rudolstadt wöchentlich einmal abgefertigt wurden, waren mit der Zeit so unregelmäfsig gegangen, dafs sie mehr »expressen« Boten glichen. Hierdurch wurde die Uebermittelung der Briefe von Arnstadt und zurück eine ungewisse und sehr langsame, denn die

Schreiben, sagt die Regierung zu Arnstadt, »bleiben zu St. Illmen geraume Zeit liegen, und also viele Sache daran ihnen doch gelegen, entweder langsam überkommen, oder gar uncommunicirt geblieben«. Man vereinbarte unter diesen Umständen, dafs vom letzten Mittwoch im November 1688 ab wöchentlich je ein Bote Mittwoch und Sonnabend von Rudolstadt und Arnstadt abgefertigt wurde, welcher seinen Kurs regelmäfsig durchlaufen mufste.

Für die Botenpostverbindungen Arnstadt—Sondershausen und Arnstadt—Rudolstadt wurden, wie aus einem Schreiben der Regierung zu Arnstadt hervorgeht, besondere Bücher geführt, »worinnen jedesmahl, wenn die Boten von Arnstadt und auch ihres orths wiederum abgefertigt wurden einzuzeichnen gehalten werden sollten, zur Verhütung aller Unordnung«.

Aufser diesen Botenkursen innerhalb des Landes bestanden noch solche, mit allerdings sehr unregelmäfsigem Gange, von Arnstadt und Sondershausen nach Leipzig. Die Veranlassung zur Einrichtung derselben gab die Verpflichtung der Grafen, späteren Fürsten, den Schöppenstuhl in Leipzig bei allen Appellationssachen um sein Urtheil anzugehen. Wie oft die Boten im 17. Jahrhundert gegangen sind, ist nicht mehr festzustellen, wahrscheinlich ist, dafs die Absendung vom Bedürfnisse abhängig war. Nach Vereinigung der Unter- und Oberherrschaft im Jahre 1717 unter einem Fürsten scheint jedoch nur ein Bote regelmäfsig von Sondershausen über Frankenhausen, Cölleda, Naumburg und Merseburg zur Absendung gekommen zu sein. Denn nach dem Verzeichnisse der in Leipzig im Jahre 1724 ankommenden Boten, welches in den »vornehmsten Europäischen Reisen, Hamburg bei Kifsner a. 1724« mitgetheilt ist, kommt der Schwarzburger fahrende Bote Mittwochs in Leipzig an und geht Donnerstags wieder ab. Dieser Botenkurs bestand bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Dann wurde er, da er einen ziemlich grofsen Aufwand erforderte, die Regierung auch die Verbindung mit Leipzig durch die sächsischen Posten bequemer und billiger hatte, aufgehoben.

Alle diese Beförderungsanstalten waren durch das Interesse der Landesherren und ihrer Regierungen hervorgerufen. Die Benutzung derselben war dem Publikum allerdings möglich, aber nicht officiell gestattet. Unter diesen Umständen ist es erklärlich, dafs die Boten, welche von Nürnberg nach Hamburg reisten und das Land auf ihrem Wege berührten, sowie die Mevius'schen Zeitungsboten der benachbarten Stadt Gotha mit der Beförderung von Brief- und Packetsendungen aus und nach dem schwarzburgischen Lande gute Geschäfte machten.

Die Mevius'schen Zeitungsboten, welche allwöchentlich nach Sondershausen, Greufsen und Arnstadt kamen, vertraten für diese Orte die Stelle ordentlicher Postanstalten. Zu dieser Zeit hatten sie schon eine sehr lange Vergangenheit. (So sagt das Taxis'sche Ober-Postcommissariat in Eisenach in einem Schreiben an die Regierung in Arnstadt, die Mevius'schen Boten reichen bis in die graue Vorzeit.) Sie hatten sich für Gotha und Umgegend so unentbehrlich zu machen gewufst, dafs ihr Herr, August Boetius, den Besitz der sächsischen Kammerpost erlangte.

Boetius hatte sich der sächsischen Kammer verpflichtet, zur Beförderung der Zeitungen, ingleichen der Briefe und Packete, welche ihm anvertraut wurden, sowohl reitende Boten als Fufsboten zu halten. In der Fürstlichen Kammer in Gotha hing eine gedruckte Posttabelle über die von seinen Leuten berittenen und begangenen Strecken aus. Die herrschaftlichen Sachen mufsten sie frei befördern.

Am 28. Februar 1701 verkauften die Kinder und Erben dieses Boetius die Zeitungs- und Botenanstalt an Jacob Mevius. Diesem wurde 1712 vom Herzog von Gotha der Titel

eines »Postfactors« gegeben, gleichzeitig aber auch ein *privilegium cum jure prohibendi* mit der ausdrücklichen Befugnifs verliehen, wöchentlich durch eigene von ihm abhängende Boten zu Fufs und zu Pferd die Zeitungen »mit denen ihm etwa anvertrauten Briefen und Packeten ohngehindert verschicken zu dürfen«. Nur die Beschränkung wurde ihm auferlegt, dafs seine Boten nicht die ordentlichen Postrouten halten, sondern ihre Wege durch solche Orte nehmen sollten, wohin mit den ordentlichen Posten selten oder doch langsamer Briefe zu bringen wären.

Taxis ging gegen dieses Privilegium 1727 beschwerend bei der Fürstlichen Kammer in Gotha vor, erreichte aber nur eine neue Bestätigung desselben für Mevius und seine Erben. Nochmals erneuert wurde das Privilegium 1766, 1802 und 1829. Im Jahre 1839 boten die Mevius'schen Erben Taxis einen Vergleich an, derselbe kam jedoch erst später zu Stande.

Da diese Boten so oft bestätigt waren und sich der besonderen Gunst der Gothaischen Regierung erfreuten, so wagte Taxis nach der Neuordnung der Postverhältnisse im Jahre 1816 nicht mehr, an den Gerechtsamen derselben zu rütteln, liefs dieselben vielmehr bis zu ihrem Eingehen, welches durch einen Vertrag herbeigeführt wurde, gewähren. Hierzu mag wohl auch der Umstand beigetragen haben, dafs Taxis sich im 18. Jahrhundert von den Boten die im sächsischen Gebiete gesammelten Briefe, welche für weitere Kurse bestimmt waren, zutragen liefs, um Sachsen einigen Abbruch zu thun.

Wie bedeutend diese Botenanstalt war, geht daraus hervor, dafs sie 1841 noch 7 Boten hatte, obschon die Schnelligkeit und die Häufigkeit der Postbeförderung damals bedeutend zugenommen hatte und den Boten kaum ein grofses Feld ihrer Thätigkeit übrig gelassen war.

---

41. Ein österreichisches Postamt in Venedig im 17. Jahrhundert.

In Venedig bestand bereits im Mittelalter eine Botenanstalt, welche eine Art Postdienst verrichtete. Es war dies die Gesellschaft der »*Corrieri di Venezia*«, deren Wirksamkeit sich im sechszehnten und siebzehnten Jahrhundert auf den gröfsten Theil von Norditalien erstreckte. Im Laufe der Jahre war dieser Venetianer Botenzunft von der Republik Venedig gegen eine bestimmte Abfindungssumme das alleinige Vorrecht der Ausübung des Botendienstes im Gebiet der Republik übertragen worden. Die Briefbeförderung durch Vermittelung dieser Botenzunft mufs indessen mancherlei Mängel an sich getragen und namentlich der erforderlichen Regelmäfsigkeit und Sicherheit in den Verbindungen entbehrt haben; wenigstens sah sich das Deutsche Reich veranlafst, mit der Regierung der Republik Venedig wegen Zulassung eines österreichischen Postamts in der Hauptstadt in Unterhandlung zu treten. Wann diesem Ansuchen nachgegeben worden ist, steht nicht fest. Nur geht aus einer im Museum zu Graz befindlichen Urkunde mit Sicherheit hervor, dafs das österreichische Postamt in Venedig schon in der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts bestanden hat. Die erwähnte Urkunde ist eine Dienstanweisung, welche für den Postmeister Alexandro Piatti bei Uebertragung des österreichischen Postamts im Namen des Kaisers Leopold I. unterm 26. Juli 1670 erlassen worden ist, »Instruction vnd Befelch, wafs Vnser ietziger Postmaister in Venedig vnd gethreuer Lieber Alexander Piatti in Einem vnd Annderem aigentlich zu uerrichten«, wie die Ueberschrift der Urkunde be-

sagt. Die Urkunde, welche uns kürzlich vorgelegen hat, enthält zahlreiche interessante Einzelheiten über das bezeichnete Postamt und mufs überhaupt als ein werthvoller Beitrag zur Geschichte des Postwesens des 17. Jahrhunderts angesehen werden.

Die Ernennung des Piatti zum österreichischen Postmeister in Venedig erfolgte auf Vorschlag des Botschafters der Republik Venedig, welcher damals in Wien anwesend war; dieses Vorschlagsrecht scheint die Republik für sich in Anspruch genommen zu haben. In der Einleitung jener Anweisung wird dem Postmeister Piatti als allgemeine Pflicht auferlegt, dafs er »Solches Postambt mit aller möglichster Threu, Eyfer vnd Fleifs zu bedienen« habe. Dem Postmeister war zur Unterstützung in der Beaufsichtigung des Dienstes ein deutscher Beamter beigegeben, »weillen ein Teütscher Schreiber oder Post-Agent Bey dem Post-Ambt unumgänglich vonnöthen, auch Jederzeit einer gehalten worden«. Zu dieser Stellung sollte stets ein österreichischer Unterthan genommen werden, dessen Ernennung und Bestätigung dem General-Postamt in Wien vorbehalten blieb. Der Postmeister, wie der Postagent hatten vor der Uebernahme ihrer Dienststellungen beim Postamt in Venedig einen Eid in die Hand des Kaiserlichen Botschafters oder Residenten in Venedig zu leisten, durch den sie sich zur pünktlichen und sorgfältigen Erfüllung ihrer Dienstobliegenheiten verpflichteten.

Die Verwaltung des Postamts war dem General-Erb-Postmeister von Oesterreich, damals dem Grafen Carl von Paar in Wien, unterstellt. Dieser hatte auch Anweisung, dem Postmeister Piatti »genugsamble mitle Einzuraumben vnd zuekommen zu lassen«, damit dieser in der Lage war, die nachgeordneten Beamten und Unterbeamten, »die vnter solches Oesterreichische Post Ambt gehörige Postbefürder«, jeder Zeit und zwar in Zeitfristen von je einem halben Jahr »ohne einige Verhindternus oder Aufschub richtig vnd ohne einigen Abgang bezalle« und »Ihnen nicht Vrsach gebe, dem alldortigen Magistratus mit Clagen zukommen, dardurch Vnfs vnd Vnfserer Cammerey obersten Reichshoff«. Der Magistratus, d. h. die Stadtverwaltung von Venedig hatte im Uebrigen keinerlei Recht, sich in die Verwaltung des Postamts zu mischen, wenngleich dieser sich dazu hin und wieder für befugt erachtet haben mag. Um solchen Uebergriffen der genannten Behörde vorzubeugen, war der Postmeister Piatti besonders angewiesen worden, »dafs Er in Ambts Sachen gemelte Magistratus Keinesweges Erkenne: sondern da Ihm von denenselben mit Gewalt zugesetzt werden möchte, Er dessen sowohl Vnfserm General-Postmaister, als auch Vnfserm allda zu Venedig anweesenden Ministrum also baldten berichten, vnd dessen Beystandt in diesen vnd allen anderen occurrenzien suechen solle, die Ihme auch jedesmahls nachtruckhlich widerfahren wirdt«.

Auch mit der Gesellschaft der »*Corrieri di Venezia*« hatte das Postamt zu kämpfen. Dieselben stützten sich auf das ihnen von der Republik zugestandene alleinige Recht der Ausübung des Botendienstes und verlangten daher, dafs jeder vom Postamt nach Görz abgelassene Kurier vor der Abreise bei dem *Courrier Maior,* dem Obersten der *Corrieri di Venezia,* einen sogenannten Postzettel oder Erlaubnifsschein löste. Die österreichische Regierung stand zur Zeit des Erlasses der Instruction des Piatti gerade mit der Republik zwecks Beseitigung jener Unzuträglichkeit in Unterhandlung, und es wurde daher dem Postmeister zur Vermeidung jedes Zwischenfalles, welcher den günstigen Verlauf jener Unterhandlungen stören konnte, besondere Anweisung wegen seines Verhaltens in dieser Angelegenheit in Aussicht gestellt. Aber auch sonst griff die genannte Gesellschaft störend in den Betrieb der österreichischen Post ein, indem sie z. B. auf

der Postlinie Venedig—Görz selbstständig Stationen verlegte. Die Postboten wiederum scheinen vielfach mit den *Corrieri* gemeinsame Sache gemacht und sich auf deren Seite geschlagen zu haben. Es wird daher dem Postmeister Piatti vorgeschrieben, »Er solle Solches keinesweeges verstatten, sondern in allweeg Vest darauf halten, dafs dieselbe (die Postlinie) von Vnserem General-Postmaister allein dependiren solle, da Sye (die Postboten) aber anderst Thuen vnd zu Ihne denen gemelten *Corrieri* vnd durch Sye zu denen alldortigen Magistratus treten würden, solle Er Solches Vnserm General-Postmaister zu Vornembung würckhlicher Bestraffung oder auch Dienst-Beurlaubung, also baldten andeitten, wie dann auch auf des General-Postmaisters Ergehenden Befelch vnd ordre Er Postmaister, Sye Postbefürder also baldten zu citiren, vnd Ihnen dises mit eyfrigen Nachtruckh vorzuhalten, vnd Sye *de novo* Einzusetzen vnd insgeliebt zu nemben lassen wirdt«. Bezüglich der von den venetianischen *Corrieri* vorgenommenen Verlegung von Stationen erhält Piatti Anweisung, »Er solle gleicher gestalt Sich souill (soviel) möglich befleissen, Solches wiederumb zu remediren vnd in den vorigen alten Standt Einzurichten«.

Bezüglich der Lage des Postamts in Venedig und der Wohnung des Postmeisters schreibt die Instruction dem Postmeister Piatti vor, »dafs Post-Ambt allda in seiner aigenen wohnung mit selbst Persöhnlicher stätter Gegenwarth — auf dafs Er vmb souill mehr sein Embsig vnd Gethreue obsicht darauf haben möge — vnd zwar in einem gelegenen orth in *Centro* der Statt zu halten, damit Jedermann ohne Beschwähr darzue gelangen, auch alle sonst besorgende Vnthreu vnd Gefahr verhüttet werden möge«.

Bei Abgang und Ankunft der Posten hatte der Postmeister die Interessen der österreichischen Botschafts- und sonstigen Beamten ganz besonders zu berücksichtigen. So durfte kein Kurier abgefertigt werden, bevor nicht den genannten Beamten von der beabsichtigten Reise Kenntnifs gegeben und von diesen hierauf die Erlaubnifs zur Abreise ertheilt worden war. Mit den Posten durften nur die Briefsäcke und Briefpackete befördert werden; der Postmeister durfte die Posten »mit *fagoten* (vom italienischen *fagotto*-Pack, Reisebündel) vnd dergleichen Sachen, aufser wafs Vnfs belangt, oder wafs Ihm etwa sonsten Vnser General-Postmaister auf eines oder des anderen hohen *Ministri* Ansuchen befelchen wirdt, keinesweeges beschwähren, vnd dardurch an dem gebührlichen Lauff nichts verhindtern, wie auch die Abfertigung ober die ordentliche vnd gewöhnliche Zeit auf Keines Befelch alfs etwann vmb Unfserer Dienst willen mit Nichten verzigen soll«. Bezüglich der ankommenden Posten war festgesetzt, dafs der Postmeister »die, an Vnfsere sich alldorth befindtendte *Ministros* lautende Brieff gleich nach iedesmalliger Ankhunfft der Posten, ohne Versaumbung einiger Minuten vor allen anderen selbsten in Ihre Wohnung schickhen, zu dem Ende dann, vnd damit Sye Ihre Brieff desto geschwindter vnd richtiger bekomben mögen, das verschlossene Post-Vällleifs vnd Paggeter ohne Vnfsere Kais. allda bestellte Post Agenteus des Hinterholtzers (dies war der Name des dem Postmeister Piatti zur Seite gestellten deutschen Schreibers) Beysein und Prosenz, wie bifshero, also auch ins künfftig mehr malle eröffnet werden solle«.

Wie bereits erwähnt, war das Postamt in Venedig dem General-Postmeister in Wien unterstellt, dem der Postmeister »in Ambt Sachen allen Gehorsamb vnd gehörigen Respect praestiren, dessen Befelch *Strictè* nachkommen, alle Vorfallenheiten demselben Jedesmahl ohne Verzug avisiren: Nicht weniger in denen führendten Correspondenzen, Brieffslisten, Verrechnungen vnd derley des Post-Ambts Angelegenheiten zu verhüttung allerhandt bishero sich eraigneten grofsen

fähler vnd Confusion ordentlich Richtigkeit nach sein des General-Postmaisters ordre in Allweeg halten solle«.

Den Schlufs der Instruction bildet die Strafandrohung für den Fall, dafs der Postmeister die Festsetzungen der Instruction, deren Empfang und Kenntnifsnahme er durch eine gehörig vollzogene Bescheinigung anzuerkennen hatte, nicht genügend beachten oder sonst gegen seine Pflicht verstofsen sollte. Es heifst da: »Da Er aber vber dise Instructions-Puncta schreitten oder sonsten auf ainigerley weifs vnd ainiges Preiudicium Nachtheill vnd Schaden verursachen oder dem General-Postmaister als seiner rechtmässig vorgesetzten obrigkeit den schuldigen Gehorsamb vnd Parition nit laisten würde, so dann wir die gehörige Remedirung durch würckliche Amotion von Dienst oder andere Mittel vorkehren würden: denen Er nun gehorsamst nachzukomben wissen wirdt.«

---

42. Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika im Rechnungsjahre 1884/85.

Nach dem vor einiger Zeit vom General-Postmeister der Vereinigten Staaten von Amerika veröffentlichten Verwaltungsbericht für das mit dem 30. Juni 1885 abgelaufene Rechnungsjahr waren am Schlufs des genannten Jahres 1 235 Postanstalten mehr, als am Schlufs des vorangegangenen Rechnungsjahres, dem Verkehr geöffnet. Von den bestehenden Postanstalten gehörten 70 der ersten, 382 der zweiten, 1 781 der dritten und die übrigen der vierten Klasse der Postämter an. Die Aemter der drei ersten Klassen führen den gemeinsamen Namen »*presidential offices*«, da deren Vorsteher durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten ernannt werden; bei den Postämtern der vierten Klasse erfolgt die Ernennung der Vorsteher durch den General-Postmeister. Für die Zutheilung einer Postanstalt zu einer der vier Klassen ist im Allgemeinen die Höhe des Jahresbetrages der Portoeinnahme entscheidend. In dieser Beziehung hat im letzten Jahre eine eingehende Prüfung der Postanstalten stattgefunden, die bezüglich der ersten drei Klassen bereits vollständig zu Ende geführt ist; in Folge der Prüfung wurden insgesammt 90 Postämter, die bisher zu den *presidential offices* zählten, aus dieser Klasse ausgeschieden und der vierten Klasse der Postämter eingereiht.

Besondere Aufmerksamkeit wendete die Postverwaltung der anderweiten Regelung des Diensteinkommens der Vorsteher der Postanstalten zu. Nach einem älteren Gesetz soll die Höhe des Gehalts der Postamtsvorsteher im Allgemeinen dem zehnten Theile der jährlichen Portoeinnahme gleich sein, über 6 000 Dollars aber nicht hinweggehen; nur bei den kleineren Postanstalten mit geringer Portoeinnahme kann von dieser Regel abgewichen werden. Die Prüfung des Verhältnisses zwischen Einnahme der Postanstalt und Gehalt des Vorstehers war seit längerer Zeit nicht vorgenommen worden, so dafs eine Neuregelung umsomehr geboten erschien, als den Vorstehern erhebliche Nebenbezüge für Beschaffung der Schreibbedürfnisse, für Unterhaltung des nachgeordneten Personals u. dergl. in Folge einer Aenderung im Verwaltungssystem entzogen worden waren. Seit einiger Zeit ist nämlich die Postverwaltung dazu übergegangen, zunächst für die Postämter erster und zweiter Klasse die Schreibmaterialien u. s. w. nicht mehr durch die Vorsteher gegen Gewährung einer Bauschvergütung ankaufen zu lassen, sondern allgemein für Rechnung der

Postkasse zu beschaffen und von einer Centralstelle (beim General-Postamt) aus auf Bestellung der Postämter zu liefern. Durch dieses Verfahren, welches sich auch in der praktischen Durchführung bewährt hat, sind ganz erhebliche Summen erspart worden. Dasselbe ist daher mit dem 1. Juli 1885 auch auf alle übrigen Postanstalten ausgedehnt worden; nur Leucht- und Heizstoffe sollen fortan durch die Amtsvorsteher unmittelbar angekauft werden. Durch die vorgenommene Neuregelung der Bezüge der Postamtsvorsteher ist das feste Gehalt der letzteren im Allgemeinen aufgebessert worden. Gegenwärtig beziehen die Vorsteher der Aemter I. Klasse an Gehalt 3 000 bis 4 000 Dollars; nur den Vorstehern der Postämter in Baltimore, San Francisco und Washington sind je 5 000 Dollars, in Boston, Chicago, Cincinnati, Philadelphia und St. Louis je 6 000 Dollars und dem Vorsteher des Postamts in New-York 8 000 Dollars zugestanden. Das Gehalt der Vorsteher von Postämtern II. Klasse beträgt von 2 000 bis 2 900 Dollars, von Postämtern III. Klasse von 1 000 bis 1 900 Dollars und von Postämtern IV. Klasse bis zu 1 000 Dollars. Daneben beziehen die Postamtsvorsteher noch einen Antheil an den von ihnen vereinnahmten Postanweisungsgebühren.

Bis vor wenigen Jahren bestand mit Rücksicht darauf, dafs die Summen an Miethe für die Postdiensträume alljährlich vom Congrefs neu bewilligt werden mufsten, der Gebrauch, die Miethsverträge immer nur auf ein Jahr abzuschliefsen. Hierdurch stellten sich die zu zahlenden Miethspreise weit höher, als wenn mit den Besitzern der betreffenden Räume gleich für eine Reihe von Jahren ein Vertrag abgeschlossen wurde. In Erkenntnifs dieses Uebelstandes wurde im Einvernehmen mit dem Congrefs zunächst bei den Postämtern I. und II. Klasse dazu übergegangen, Miethsverträge auf längere Zeit abzuschliefsen, wobei als Durchschnittsdauer eines Vertrages vier Jahre angenommen wurden. Auch dieser Schritt hat gute Früchte getragen, und es ist daher dieses neue Verfahren im Berichtsjahre auf alle Postämter III. Klasse ausgedehnt worden.

In der letzten Zeit waren wiederholt Verluste für die Postkasse dadurch entstanden, dafs die von Postamtsvorstehern vor langer Zeit hinterlegten Kautionen bei Beschlagnahme derselben in Fällen der Ersatzpflicht sich als entwerthet und selbst als völlig werthlos erwiesen hatten. Um die Wiederkehr derartiger Verluste zu verhüten, hat die Postverwaltung angeordnet, dafs künftig alle Kautionen nach einer Lagerzeit von je 5 Jahren erneuert werden müssen. Bei der in dieser Richtung jüngst vorgenommenen Prüfung der Kautionen ergab sich, dafs 35 pCt. aller Kautionen länger als 5 Jahre lagerten; die Erneuerung derselben soll alsbald bewirkt werden.

Die Postkurse hatten eine Gesammtlänge von 365 251 engl. Meilen (1 engl. Meile = 1,609 km). Hiervon entfielen:

auf Bahnpostkurse	121 032	Meilen	(3 872 Meilen mehr als 1883/84),
- Wasserstrafsen	11 997	-	(3 594 - weniger - 1883/84),
- Landwege (sogenannte *Starroutes*)	232 222	-	(5 443 - mehr - 1883/84).

Die Kosten für die Postbeförderung bilden den stärksten Ausgabeposten im Budget der amerikanischen Postverwaltung, obschon bezüglich der Beförderung der Posten auf der Eisenbahn gegen früher eine wesentliche Herabminderung der Vergütungssätze eingetreten ist. Im Jahre 1884/85 stellten sich die Kosten für den Postbeförderungsdienst auf den Eisenbahnen besonders hoch, weil in der Abwickelung der Abrechnung mit den Eisen-

bahnen eine Beschleunigung eingetreten ist. Bisher wurden regelmäfsig erhebliche Beträge, welche an die Eisenbahnverwaltungen zahlbar waren, auf das folgende Jahr übernommen, weil die Feststellung der Höhe derselben sich über Gebühr lange hinauszog. Diesem Mifsstande ist im Jahre 1884/85 zum ersten Male entgegengetreten worden, und man hat erreicht, dafs nur eine Summe von rund 285 000 Dollars auf das neue Jahr hat übertragen werden müssen, während an Restbeträgen aus dem vorangegangenen Jahre mehr als 1 340 000 Dollars gedeckt worden sind. Thatsächlich stellen sich denn auch die wirklichen Mehrausgaben für die Postbeförderung auf Eisenbahnen nur etwa 550 000 Dollars höher als im Vorjahre, eine Mehrausgabe, die in der Ausdehnung der Bahnpostlinien um 3 872 Meilen eine genügende Begründung findet. Insgesammt betrugen die Kosten für den Postbeförderungsdienst auf den Eisenbahnen, einschliefslich der Besoldungen der Bahnpostbeamten und der Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der Bahnpostwagen, im Rechnungsjahre 1884/85 20 908 101 Dollars; an reinen Beförderungskosten entfielen auf die Meile 10,95 Cents.

Die Kosten für die Beförderung der Posten auf Wasserstrafsen im Innern des Landes stellten sich auf 563 002 Dollars, 33 571 Dollars weniger als im Vorjahre. Die Verminderung dieser Kosten ist in Folge der Aufhebung einer Anzahl Flufsschiffverbindungen eingetreten, die durch weniger kostspielige und den Bedürfnissen des Postdienstes weit besser entsprechende Landpostkurse ersetzt worden sind.

Die Zahl der sogenannten *Starroutes* (Postkurse auf Landwegen) wurde im Jahre 1884/85 um 642 Linien mit einer Länge von 5 443 engl. Meilen vermehrt. Die neuen Linien wurden namentlich in den westlichen Gebieten der Vereinigten Staaten, wo sich die Bevölkerung stark vermehrt, dann aber auch, wie bereits erwähnt, an Stelle früherer Flufsschiffverbindungen eingerichtet. Die Höhe der Ausgaben für Unterhaltung der *Starroutes* belief sich im Jahre 1884/85 auf 6 294 021 Dollars, d. i. 324 863 Dollars mehr als im Vorjahre. Im Durchschnitt stellten sich die Beförderungskosten auf Landwegen im Rechnungsjahre 1884/85 auf 7,58 Cents für die Meile.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden auf den zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnkursen 151 910 845 engl. Meilen, auf den Postkursen auf Wasserstrafsen 3 540 607 engl. Meilen und auf den *Starroutes* 83 027 321 engl. Meilen, insgesammt 238 478 773 engl. Meilen, d. i. nahezu 11 Millionen engl. Meilen mehr als im Jahre 1883/84, zurückgelegt.

Die Gesammtlänge der Bahnpostlinien, auf denen eine Begleitung der Post durch Beamte erfolgte, betrug 107 506 engl. Meilen (d. i. 88,8 pCt. von der Gesammtlänge aller Bahnlinien, welche zur Beförderung von Postsendungen benutzt wurden) und der Jahresverkehr auf denselben 96 401 800 engl. Meilen (63,5 pCt. des Gesammtverkehrs auf postseitig benutzten Eisenbahnlinien). Im Ganzen gab es 858 Bahnpostlinien, die in 9 verschiedene Bahnpostbezirke eingetheilt waren. Die Zahl der in regelmäfsigem Gebrauch befindlichen Bahnpostwagen betrug 362, die Zahl der Reservewagen 83. Aufserdem wurden auf den Bahnpostlinien 1 720 Wagenabtheilungen, die für Postzwecke eingerichtet sind, benutzt. Die Gesammtzahl der im Laufe des Jahres 1884/85 in den einzelnen Bahnposten bearbeiteten Briefpostsendungen stellte sich auf rund 4 965 000 000 Stück, 9,48 pCt. mehr als im Vorjahre. Um die Bestellung der mit Bahnposten von weiterher nach grofsen Orten gelangenden Briefsendungen zu beschleunigen, ist die Postverwaltung zunächst versuchsweise dazu übergegangen, den Bahnposten besondere Beamte beizugeben, denen die Vorbereitung der nach jenen Orten gerichteten Brief-

schaften zur Bestellung obliegt. Es besteht die Absicht, diese Einrichtung, die sich auch in anderen Ländern, namentlich in Deutschland, längst bewährt und eingebürgert hat, beizubehalten und auf die Beziehungen mit noch anderen grofsen Städten auszudehnen.

Im Laufe des Jahres 1884/85 kamen beim Bahnpostdienst 193 Unfälle vor, wobei 2 Postbeamte ihr Leben verloren, 35 schwer und 65 leicht verwundet wurden. Es ist dies die gröfste Zahl Unfälle, welche bisher im Laufe eines Jahres eingetreten ist. Nach wie vor haben die Hinterbliebenen verunglückter Beamten gesetzlich keinerlei Anspruch auf Entschädigung oder Unterstützung, und Beamte, welche unverschuldet dienstunfähig geworden sind, beziehen ihr Gehalt nur auf 12 Monate weiter und werden nach deren Ablauf ohne jede Entschädigung aus dem Postdienste entlassen, sofern sie ihre volle Dienstfähigkeit bis dahin nicht wieder erlangt haben. Der Bericht bedauert diesen Zustand und befürwortet auch jetzt wieder auf das Wärmste den Erlafs von gesetzlichen Bestimmungen, durch welche die Zukunft der Bahnpostbeamten, sowie ihrer Hinterbliebenen sicher gestellt wird.

Ueber den Umfang des inländischen Verkehrs finden statistische Aufstellungen bz. Zählungen, wie sie in Deutschland und den meisten europäischen Ländern üblich sind, nicht statt. Derselbe läfst sich daher nur nach der Zahl der abgesetzten Postwerthzeichen annähernd bemessen. Im Jahre 1884/85 betrug die Zahl der verkauften Freimarken, Postkarten, Briefumschläge und Streifbänder insgesammt 2 142 678 900 Stück im Werthe von 40 460 316,04 Dollars, d. i. der Zahl nach 0,84 pCt. und dem Werthe nach 2,16 pCt. weniger als im Jahre 1883/84. Die Abnahme in der Zahl der verkauften Postwerthzeichen ist namentlich auf das Stocken von Handel und Verkehr, welches sich auf allen Gebieten des amerikanischen Postwesens, im Brief- wie im Geldversendungsverkehr, fühlbar machte, das Zurückgehen des Werthes derselben dagegen auf die am 1. October 1883 eingetretene Ermäfsigung der Brieftaxe von 3 auf 2 Cents für jede 1/2 Unze, sowie auf die vorgenommene Herabsetzung der Taxe für die von Anderen als Zeitungsverlegern und Spediteuren versandten Drucksachenpackete von 1 Cent für jede 2 Unzen auf 1 Cent für jede 4 Unzen zurückzuführen.

An Einschreibsendungen kamen 11 043 256 Stück, 203 289 Stück weniger als im Vorjahre, zur Einlieferung, davon im inländischen Verkehr 8 777 370 Stück, im Auslandsverkehr 511 614 Stück und portofreie Sendungen 1 754 272 Stück. An Gebühren für die Einschreibung dieser Sendungen kamen insgesammt 928 898 Dollars auf. Im Inlandsverkehr waren 939 Einschreibsendungen als in Verlust gerathen anzusehen, d. i. 1 auf je 11 216 der zur Beförderung gelangten Gegenstände dieser Art. Soweit sich bei der Untersuchung der Verlustfälle herausstellte, dafs der Schaden durch Untreue oder Leichtfertigkeit der Postbeamten entstanden war, wurde von den Schuldigen ein Entschädigungsbetrag eingezogen; insgesammt wurden auf diese Weise 15 203 Dollars vereinnahmt, wovon 13 301 Dollars als Ersatz an die Geschädigten gezahlt wurden, während der Rest zur Postkasse flofs. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Zahlung von Schadenersatz für in Verlust gerathene Einschreibsendungen liegt der Postverwaltung nicht ob. Der Postbericht befürwortet indessen den Erlafs eines Gesetzes, welches der Postverwaltung die Verpflichtung zur Zahlung eines Ersatzbetrages von 50 Franken im Falle des Verlustes eines eingeschriebenen Gegenstandes auferlegt.

Im Verkehr mit dem Auslande gelangten insgesammt 119 824 609 Briefsendungen zur Beförderung, und zwar 68 075 766 Stück in der Richtung nach dem Auslande und 51 748 843

Stück in der Richtung aus fremden Ländern. Von der ausländischen Correspondenz entfielen auf den Verkehr mit:

Grofsbritannien . .	40,37 pCt. der Briefe und	42,09 pCt. der Drucksachen etc.,
Deutschland . . .	23,46 - - -	17,82 - - -
dem übrigen Europa	27,80 - - - -	20,93 - - - -
aufsereuropäischen Ländern . . .	8,37 - - - -	19,16 - - - - .

Die Kosten für die Beförderung der überseeischen Posten beliefen sich auf 331 903,24 Dollars, 317,88 Dollars weniger als im Vorjahre. Diese Verminderung der Kosten ist theils eine Folge des Stockens von Handel und Verkehr, also der Abnahme des Briefverkehrs; theils ist dieselbe darauf zurückzuführen, dafs die Posten nach Mexico jetzt meist zu Lande Beförderung finden. Von den obigen Kosten entfielen:

auf den transatlantischen Seepostdienst	282 325,14 Dollars,
auf den transpacifischen Seepostdienst	30 669,70 -
auf die amerikanische Küstenschifffahrt und den Seepostdienst nach Mittel- und Südamerika	18 908,40 - .

Von den an der Postbeförderung betheiligten Postdampfschifffahrts-Gesellschaften bezog den höchsten Betrag (87 254,91 Dollars) der Norddeutsche Lloyd, und zwar auf den Linien New-York—Bremen u. Baltimore—Bremen.

Mit der Wahrnehmung des Postanweisungsdienstes waren 7 355 Postanstalten (436 mehr als im Vorjahre) betraut; davon waren jedoch nur 1 559 ermächtigt, Postanweisungen nach dem Auslande anzunehmen bz. solche vom Auslande auszuzahlen. Im Inlandsverkehr gelangten zur Einzahlung 117 858 921 Dollars auf 7 725 893 Postanweisungen (4 262 340 Dollars oder 3,49 pCt. weniger als im Vorjahre). Der Gebührenertrag belief sich auf 923 930,85 Dollars und der nach Abzug aller Kosten verbleibende Reinertrag auf 243 974,97 Dollars. Was den Postanweisungsverkehr mit dem Auslande betrifft, so traten im Laufe des Berichtsjahres neue Abkommen mit mehreren britischen Colonien in Westindien, mit Capland, Queensland und Schweden (mit diesem zugleich für den Verkehr mit Norwegen) in Kraft. Aufserdem wurde ein bezüglicher Vertrag mit Japan abgeschlossen, der jedoch erst mit dem 1. October 1885 einen Postanweisungsaustausch ins Leben gerufen hat. Behufs Belebung des Postanweisungsverkehrs mit dem Auslande schlägt der Bericht vor, die Taxen, welche bisher $1^1/_2$ pCt. der durch 10 theilbaren Dollarsummen betragen hat, auf 1 pCt. dieser Summen herabzusetzen; dieser Vorschlag hat in der That bereits vom 1. Januar 1886 ab Verwirklichung gefunden. Insgesammt wurden 448 921 Postanweisungen über 6 840 358 Dollars nach dem Auslande aufgeliefert, während vom Auslande 202 362 Postanweisungen über 4 036 617 Dollars eingingen. Davon entfielen auf den Verkehr mit Deutschland 152 816 Anweisungen über 2 277 553 Dollars in abgehender und 52 192 Anweisungen über 1 529 336 Dollars in ankommender Richtung.

Während im Postanweisungsverkehr eine Abnahme zu verzeichnen ist, hat der Absatz von *Postal Notes* eine Steigerung von $14^1/_2$ pCt. gegen das Vorjahr erfahren. Insgesammt wurden im Jahre 1884/85 5 058 287 *Postal Notes* zum Werthe von nahezu 10 Millionen Dollars abgesetzt, dagegen wurden nur 5 012 097 Stück über $9^1/_2$ Millionen Dollars zur Auszahlung zurückgegeben. Die Roheinnahme an Gebühren für die abgesetzten *Postal*

Notes stellte sich auf 152 019 Dollars, der Reingewinn auf 60 743 Dollars.

Eine kostenfreie Briefbestellung besteht gegenwärtig in fast allen Orten der Vereinigten Staaten, welche entweder eine Einwohnerzahl von 20 000 Seelen oder eine Portoeinnahme von 20 000 Dollars jährlich aufweisen. Die Zahl dieser Orte beträgt gegenwärtig 178. In allen diesen Orten ist zugleich ein Stadtpostdienst eingerichtet worden, der sich auf Briefsendungen jeder Art erstreckt. Die Zahl der Briefträger ist im letzten Jahre bedeutend erhöht worden; dieselbe stieg von 3 890 am Schlufs des Jahres 1883/84 auf 4 358 am Schlufs des Jahres 1884/85. Der Briefbestell- und Stadtpostdienst erforderte im Ganzen einen Kostenaufwand von fast 4 Millionen Dollars (480 000 Dollars mehr als im Vorjahre). Dieser Ausgabe stand jedoch eine Einnahme an Porto für die Ortssendungen von über 5 1/4 Millionen Dollars gegenüber; letztere ist um 10,53 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen, während die Ausgaben um 13,74 pCt. gewachsen sind. Die Bestellungskosten einer Sendung stellten sich im Durchschnitt ebenso hoch als im Vorjahre, nämlich auf 0,23 Cent. Den Briefträgern liegt neben der Briefbestellung auch die Leerung der Stadtbriefkasten ob; da diese letztere Aufgabe geeignet ist, die Briefbestellung zu verzögern, so schlägt der Bericht vor, wenigstens in den gröfseren Städten Briefbestellung und Briefeinsammlung zu trennen und zu dem Zwecke besondere Kastenleerer einzustellen. Von dieser Mafsnahme verspricht sich der Bericht auch eine nicht unwesentliche Ersparnifs an Kosten, da für die Kastenleerung im Hinblick auf die geringen Anforderungen, die an die Befähigung der Boten zu stellen sind, die Arbeitskräfte sich weit billiger als für die Briefbestellung werden beschaffen lassen. Um den Stadtpostdienst noch mehr zu fördern, ist beschlossen worden, für die gröfseren Orte besondere Postbücher (*local postal guides*) herauszugeben, aus denen sich das Publikum leicht über alle für den betreffenden Ort bestehenden postalischen Verkehrseinrichtungen, insbesondere auch über die Leerungszeiten der Stadtbriefkasten und die Zeiten der Briefbestellung, unterrichten kann. Die Postbücher sollen wöchentlich erscheinen und gegen einen sehr niedrigen Preis für Jedermann käuflich sein. Insgesammt wurden im Jahre 1884/85 von den Briefträgern bestellt 825 3/4 Millionen gewöhnliche und weit über 3 Millionen eingeschriebene Briefsendungen, welche von weiterher eingegangen waren, und 221 1/2 Millionen Ortssendungen, d. i. 124 3/4 Millionen Gegenstände mehr als im Jahre 1883/84, und eingesammelt 694 Millionen Sendungen, 79 Millionen Stück mehr als im Jahre vorher. In den Orten ohne Stadtpostdienst müssen die angekommenen Sendungen von den Empfängern auf dem Postamt abgeholt werden. Um die Ausgabe zu beschleunigen und zu vereinfachen, sind bei einer grofsen Anzahl von Postanstalten Briefausgabespinde aufgestellt, welche für die Abholer während der Postdienststunden jederzeit zugänglich sind, und deren Fächer an das Publikum vermiethet werden. Im Jahre 1884/85 betrug die Gesammteinnahme der Postverwaltung an Fachmiethe, trotz der Entwickelung, welche in grofsen Orten der Briefbestellungsdienst erfahren hat, noch immer rund 2 Millionen Dollars.

Als unbestellbar kamen bei dem sogenannten *Dead Letter Office* 4 808 146 Sendungen zur Behandlung, darunter befanden sich 117 558 Briefe, welche wegen mangelnder oder unzureichender Frankirung keine Beförderung hatten finden dürfen. Von den obigen Sendungen konnten über 1 1/2 Million den Empfängern nachträglich zugestellt bz. den Absendern zurückgegeben werden. Ueber 50 000 Stück, welche geldwerthe Sachen enthielten, blieben in Bestand, und etwa 2 1/2 Millionen wurden vernichtet. In den unanbringlich gebliebenen Sendungen fanden sich 8 142 Dollars an

baarem Gelde vor, die an die Staatskasse abgeführt wurden. Mehr als 17 000 unbestellbare Nummern von illustrirten Zeitschriften u. dergl. wurden an verschiedene Krankenhäuser, Asyle u. s. w. in Washington überwiesen. Nach den zur Zeit gültigen Bestimmungen dürfen Postkarten, welche am Bestimmungsorte unbestellbar sind, nicht, wie dies bei Briefen geschieht, zunächst an den Aufgabeort zur Ermittelung des Absenders und bz. zur Rückgabe an letzteren zurückgesandt, müssen vielmehr stets sogleich an das *Dead Letter Office* eingeschickt werden. Zwecks Erleichterung des Dienstes und Beschleunigung der Rückgabe unbestellbarer Postkarten an ihre Absender empfiehlt der Bericht den Erlafs eines Gesetzes, durch welches die unbestellbaren Postkarten in Bezug auf die posttechnische Behandlung den unbestellbaren Briefen gleichgestellt werden.

Die finanziellen Ergebnisse der Postverwaltung haben sich für das Jahr 1884/85 über Erwarten ungünstig gestellt. Die Einnahmen haben nur 42 560 843,83 Dollars betragen und sind hinter den Einnahmen des Vorjahres um 765 114,98 Dollars oder 1,7 pCt. zurückgeblieben. Dieser Rückgang ist zwar theilweise noch auf die am 1. October 1883 eingetretene Taxermäfsigung für Briefe (von 3 auf 2 Cents für jede $^1/_2$ Unze), sowie auf die vom 1. Juli 1884 ab erfolgte Herabsetzung der Taxe für die von anderen Personen als den Herausgebern und Zeitungsagenten versandten Drucksachen (von 1 Cent für jede 2 Unzen auf 1 Cent für jede 4 Unzen) zurückzuführen; hauptsächlich aber ist derselbe eine Folge des Darniederliegens von Handel und Verkehr. So ist beispielsweise allein die Einnahme an Postanweisungsgebühren um mehr als 100 000 Dollars herabgegangen. Die Gesammt-Ausgaben dagegen sind auf 49 602 188,41 Dollars, d. i. gegen das Vorjahr um rund $2^1/_2$ Millionen Dollars oder 5,4 pCt., gestiegen, so dafs zu deren Deckung ein Zuschufs von 7 041 344,58 Dollars aus der Staatskasse erforderlich wurde. Die Mehrausgaben entfallen zu einem beträchtlichen Theil auf die Beförderung der Posten, dann aber auch auf die Besoldung des Personals, die namentlich für die Postamtsvorsteher nicht unerheblich aufgebessert worden ist, und auf die Vermehrung der Postanstalten und der Briefträger. Der Bericht erhofft für das Jahr 1885/86 eine wesentliche Verbesserung der finanziellen Ergebnisse, da nach den im ersten Viertel des neuen Jahres gemachten Wahrnehmungen sich Handel und Verkehr wieder mehr zu beleben beginnen. Für das genannte Jahr ist indessen die Einführung weiterer Taxermäfsigungen, die in der Erhöhung des einfachen Gewichtssatzes für Briefe von $^1/_2$ auf 1 Unze, in Herabsetzung des Portos für Zeitungen von 2 Cents auf 1 Cent für das Pfund, in der Herabsetzung der internationalen Postanweisungsgebühren von $1^1/_2$ auf 1 pCt. des eingezahlten Betrages u. s. w. bestehen, beschlossen worden, so dafs die Verwirklichung jener Hoffnung immerhin sehr fraglich erscheinen mufs.

---

43. Die Geschäftsergebnisse der Staatssparkasse in Belgien im Jahre 1884.

Die belgische Staatssparkasse umfafste im Jahre 1884 aufser der Generalkasse in Brüssel 40 Agenturen der Nationalbank, 575 Postanstalten und 22 Hülfsanstalten. Die letzteren Anstalten dienen dem Sparverkehr nur insoweit, als sie denselben zwischen dem Publikum einerseits und der

Generalsparkasse bz. den Bankagenturen und den Postanstalten vermitteln. Am Schlusse des Jahres 1884 waren 12 079 von diesen Hülfsanstalten ausgegebene Sparbücher vorhanden, auf welche ein Sparguthaben von 7 513 001 Frcs. (einschliefslich der Zinsen) verbucht war.

Was die eigentlichen Sparstellen anlangt, so stellte sich das Sparergebnifs bei denselben für 1884 wie folgt.

1. Es betrug die Zahl der am Schlusse des Jahres 1884 in Umlauf befindlichen Sparbücher, welche ausgegeben waren:

a) von der Generalkasse in Brüssel	72 276 Stück,
b) von den 40 Bankagenturen	90 660 -
c) von den 575 Postanstalten	231 641 -
im Ganzen also.....	394 577 Stück
und unter Hinzurechnung der von den Hülfsanstalten ausgegebenen, noch umlaufenden Sparbücher von..	12 079 -
	406 656 Stück.

2. Es ergab sich für die Sparer am Schlusse des Jahres 1884 an Guthaben (einschliefslich der Zinsen):

a) bezüglich der von der Generalkasse in Brüssel ausgegebenen Sparbücher	33 606 425 Frcs.,
b) bezüglich der von den Bankagenturen ausgegebenen Sparbücher	60 521 304 -
c) bezüglich der von den Postanstalten ausgegebenen Sparbücher	64 701 281 -
im Ganzen.....	158 829 010 Frcs.

Welche hohe Bedeutung die Postanstalten für die Sparkasseneinrichtungen Belgiens haben, geht schon aus den vorstehenden Zahlengruppen hervor, sie wird aber noch mehr verdeutlicht, wenn man die im Jahre 1884 bei den einzelnen Gattungen von Sparstellen stattgehabten Ein- und Rückzahlungen mit einander vergleicht. Es betrug nämlich für 1884:

	a) der Einzahlungen: Anzahl	Betrag Frcs.	b) der Rückzahlungen: Anzahl	Betrag Frcs.
1. bei der Generalkasse..	136 114	26 086 909	35 822	27 325 155,
2. bei den Bankagenturen	159 484	27 131 629	51 020	23 253 504,
3. bei den Postanstalten .	591 865	33 150 167	107 336	22 996 765.

Aus diesen Zahlen erhellt, dafs die Postanstalten die meisten, aber auch die am wenigsten bemittelten Sparer aufzuweisen haben.

Vergleicht man das Sparergebnifs mit dem Vorjahre 1883, so findet man, dafs sich dasselbe für die Postanstalten noch günstiger gestaltet. Es hat nämlich bei der belgischen Staatssparkasse überhaupt von 1883 zu 1884 die Zunahme an umlaufenden Sparbüchern 35 465 Stück und die Zunahme an Sparguthaben 16 886 546 Frcs. betragen, von dieser Zunahme entfallen aber 29 760 Stück Sparbücher und 12 195 034 Frcs. an Sparguthaben allein auf die Post.

Die besondere Wirksamkeit der Postverwaltung offenbart sich auch in dem Umstande, dafs im Jahre 1884

16 193 neue Sparbücher auf Grund von mit Freimarken beklebten Sparkarten ausgefertigt sind, und dafs überhaupt die Zahl der zur Einzahlung gebrachten Sparkarten sich auf 215 485 Stück belaufen hat.

Das auf ein Sparbuch entfallende Guthaben betrug durchschnittlich:

a) bei der Annahmestelle der Generalkasse	464,97 Frcs.,
b) bei den Bankagenturen	667,56 -
c) bei den Postanstalten	279,32 -

oder im Gesammtdurchschnitt 402,53 Frcs., d. i. 7,27 Frcs. mehr als 1883.

Der mittlere Durchschnitt der Einzahlungen stellte sich 1884:

a) bei der Annahmestelle der Generalkasse auf	191,65 Frcs.,
b) bei den Bankagenturen	170,12 -
c) bei den Postanstalten	56,01 -

oder überhaupt auf 97,32 Frcs.

Nach der Höhe ihres Betrages beliefen sich die Einzahlungen:

von 1 bis 20 Frcs.	auf 79,7 pCt.	91,3 pCt.,
- 20 - 100 - -	11,6 -	
über 100 Frcs. hinaus	auf 8,7 - ,	

und die Zahl der Sparbücher, auf welche ein Sparguthaben von weniger als 100 Frcs. entfällt, beträgt ungefähr zwei Dritttheile der vorhandenen Sparbücher.

Unter den vielfachen Diensten, welche die Sparkasse den Sparern leistet, nimmt besonders die Einrichtung einen hervorragenden Platz ein, dafs auf Wunsch der Sparer aus deren Guthaben belgische Staatsrente angekauft und in Rentenbücher eingeschrieben wird.

Am Schlusse des Jahres 1884 waren von den Sparern 4 894 Rentenbücher, nämlich 769 durch die Generalkasse in Brüssel, 471 durch die Bankagenturen, 3 579 durch die Postanstalten und 75 durch die Hülfsanstalten erworben, auf welchen im Ganzen ein Betrag von 31 169 100 Frcs. gut geschrieben war. Die Zahl der vorhandenen Rentenbücher betrug $4^1/_7$ pCt. von der Zahl derjenigen Sparbücher, deren Gutschrift 100 Frcs. überstieg.

Die Anträge auf Ankauf von Rente und die Aufträge zum Wiederverkauf von Rente haben im Jahre 1884 zu 2 991 Ankäufen im Nennwerthe von 6 982 700 Frcs. und zu 920 Verkäufen im Nennwerthe von 3 822 600 Frcs. Anlafs gegeben.

Bei der belgischen Staatssparkasse besteht neben der gewöhnlichen Einrichtung, Einlagen auf Grund von Sparbüchern zu machen, noch die Einrichtung (welche sich bereits in ähnlicher Form auch in anderen Ländern, z. B. in Italien, findet), Einlagen von Gemeinden und öffentlichen Anstalten zu laufender offener Gutschrift (Contocurrent) zuzulassen. In solcher Weise sind im Jahre 1884 29 180 Einzahlungen zum Betrage von 23 917 296 Frcs. und 52 738 Rückzahlungen zum Betrage von 25 126 845 Frcs. bewirkt worden; es bestand Ende 1884 auf Contocurrent ein Guthaben von 7 131 534 Frcs.

Rechnet man den letzteren Betrag zu dem auf die Sparbücher entfallenden Guthaben von 158 829 010 Frcs., so ergiebt sich für Ende 1884 ein Gesammtguthaben der Einleger von 165 960 544 Frcs.

Die Anlage des Sparkassenfonds beschränkt sich in Belgien bekanntlich nicht, wie dies in anderen Ländern der Fall ist, auf den Ankauf von

Staatsschuldverschreibungen, sondern sie beruht auf breiterer Grundlage. Sie geschieht endgültig in Schuldverschreibungen des Staates, der Darlehnskasse, der Provinzialanleihe und des *Credit communal*, ferner in Schuldverschreibungen belgischer Gesellschaften und in Hypotheken-Darlehen, vorübergehend in belgischen und ausländischen Effecten und in Darlehen gegen Pfand (Vorschüssen auf öffentlich gültige Werthpapiere).

Die letztere Art vorübergehender Belegung kommt neben der Ausleihung auf Hypothek besonders dem kleineren Besitzer, Geschäftsmann u. s. w. zu Gute. Es fand diese Art von Belegung im Jahre 1884 in 1 070 Fällen und zum Betrage von 16 092 000 Frcs. statt. Die Zahl der Darlehen unter 1 000 Frcs. bezifferte sich hierbei auf 413.

Im Ganzen waren Ende 1884 90 573 000 Francs endgültig und 60 103 000 Frcs. vorübergehend belegt.

Seit einiger Zeit ist im Weiteren das Gesetz vom 15. April 1884 zur Anwendung gebracht, durch welches die Sparkasse ermächtigt ist, zur Hebung des landwirthschaftlichen Credits einen Theil ihrer Mittel für landwirthschaftliche Zwecke auszuleihen. Die Wirkung dieser Mafsregel konnte im Jahre 1884 noch nicht beobachtet werden.

Im Hinblick auf dieses Gesetz sei auf einen Artikel der Zeitschrift »*L'économiste français*« vom 21. Februar 1885 hingewiesen, in welchem Paul Leroy-Beaulieu die Frage aufwirft und zu beantworten sucht, welches die für die allgemeine Volkswohlfahrt beste Form der Anlegung der Sparcapitalien sei. Der Verfasser vergleicht dabei die Sparkassenmittel mit derjenigen Feuchtigkeit, welche die Sonne an den verschiedenen Stellen der Erdoberfläche aufsaugt, welche sie zu Wolken verdichtet, und welche sie im richtigen Augenblick wieder herabfallen läfst auf alle Punkte, auf denen sie dieselbe gesammelt hat, um die Erde zu benetzen und fruchtbar zu machen. Die Rolle der Sparkassen soll also nach Meinung des Verfassers darin bestehen, die Theile der von ihr angesammelten Capitalien, nachdem sie an der Centralstelle zusammengeflossen sind, den verschiedenen Orten, wenigstens den verschiedenen Gegenden wieder zuzuführen. Was man daher thun müsse, sei, die Sparkassenfonds zu Geld-Hergabestellen für die Hebung und Festigung der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels zu machen. Bei dem am besten durchgebildeten System, nämlich dem in Belgien für die Anlegung der Sparcapitalien mafsgebenden, seien die Sparkassen durch das Gesetz in der That nunmehr auch zu einem Werkzeug für den landwirthschaftlichen Credit gemacht. Die Sparkasse sei daselbst ermächtigt, zum Ankauf von Vieh, Sämereien, Dungmaterialien, landwirthschaftlichen Maschinen, ferner auf die in Aussicht stehende Ernte u. s. w. Darlehen zu gewähren.

Trotz des zur Anwendung gebrachten Belegungssystems ist der belgischen Staatssparkasse ein grofser Verlust, welcher sich weit über eine Million Francs bezifferte, nicht erspart geblieben. Im Jahre 1883 kam das »*Comptoir général A. Eyckholt et Cie.*« zu Fall und verursachte der Sparkasse diesen Ausfall. Die Verlustsumme wurde von der Sparkasse in der Weise beglichen, dafs zunächst von dem Reservefonds 420 000 Frcs. abgesetzt wurden, weil diesem Fonds die Ergebnisse des Geschäftsverkehrs mit dem *Comptoir général* früher und namentlich auch noch in den Jahren 1881 und 1882 zu Gute gekommen waren, und im Weiteren wurde der Ausgleich dadurch gefunden, dafs von den Einnahmen der Jahre 1883 und 1884 Beträge von 330 000 Frcs. und 375 000 Frcs. vorweg in Abzug gebracht wurden.

Die Lage der Sparkasse ist trotz des erlittenen Verlustes eine günstige,

Der Reservefonds bezifferte sich am Schlusse des Jahres 1884 auf	6 862 000 Frcs.,
hierzu kam der Mehrwerth der im Vermögen der Kasse befindlichen Werthpapiere, welcher sich aus dem Unterschied von Anschaffungswerth und zeitigem Courswerth ergab, mit	3 615 000 -
so dafs die Gesammtsumme der vorhandenen Sicherheiten sich auf	10 477 000 Frcs.
bezifferte.	

Die Abzüge, welche von den Einnahmen zur Deckung der Verwaltungskosten im Voraus gemacht werden, betragen seit 1881 1/4 pCt. von dem im Durchschnitt vorhandenen zinstragenden Capitalbestande. Von dem Betrage der so bezogenen Abzüge war am Schlusse des Jahres 1884 ein Betrag von 184 852,40 Frcs. verfügbar. Dabei haben sich die Verwaltungskosten selbst von 1881 zu 1884 von 366 000 Frcs. auf 505 000 Frcs. gesteigert, und die Vermehrung der Anzahl der Amtshandlungen ist eine so grofse gewesen, dafs die Kosten für die einzelne Amtshandlung, welche im Jahre 1881 noch 60 Cts. betrugen, in den Jahren 1882, 1883 und 1884 auf 42 und selbst auf 41 Cts. herabgegangen sind.

44. Die Insel Borneo.

Ueber die bisher so wenig bekannte Insel Borneo, die zweitgröfste Insel unseres Planeten — ihr Flächeninhalt wird auf 750 000 qkm angegeben, derjenige Neu-Guineas auf 785 300 qkm — veröffentlicht die »Oesterreichische Monatsschrift für den Orient« aus der Feder des Freiherrn A. von Schweiger-Lerchenfeld einen interessanten Aufsatz, welchem wir die nachstehenden Mittheilungen entnehmen.

Die Erforschung der Insel wird durch ihre Beschaffenheit, durch die vielen versumpften und verschlammten Flüsse und die undurchdringlichen Urwälder, durch das ungesunde Klima, dann aber auch durch das feindliche Verhalten der in ihren Verstecken und auf ihren gewaltigen Gebirgen unnahbaren Bewohner ungemein erschwert. Dazu kommen die Schwierigkeiten, welche der Schiffahrt theils durch die verschlammten Ufer in der Nähe der zahlreichen und bedeutenden Flufsmündungen, theils durch die vielen, die Insel förmlich umlagernden gefährlichen Korallenriffe bereitet werden.

Ueber das Innere von Borneo haben Fabeln und unverbürgte Vermuthungen einen dichten Schleier verbreitet. Selbst den Holländern, welche den gröfsten Theil des Ufergebietes (im Osten, Süden und Westen) der Insel als Colonialgebiet innehaben, ist es nicht gelungen, die Natur des Landes und die Lebensverhältnisse über einige Tagereisen landeinwärts zu erforschen.

Der namentlich von der Nordseite sich grofsartig darstellende Hauptgebirgszug dürfte in 2° nördl. Breite und etwa in der Mitte der Längenausdehnung von West nach Ost seinen Centralknoten haben. Von diesem geht der Hauptzug nach Norden und erreicht seine gröfste Höhe in dem mächtigen Gebirgsstock des Kinabalu (4 167 m). Ein zweiter Gebirgsrücken, die Sakarukette, zieht nach Osten, ein dritter, die Luangkette, nach Südosten, ein vierter, Batang-Lupar (das Krystallgebirge), nach Südwesten.

Borneo hat etwa 50 gröfsere Flüsse, von denen als die bedeutendsten zu nennen sind: an der Ostküste der Siboku, der Labak und der Kinaba-

tangan, ferner der Sesajab (südlich des Siboku), der Kajan, der Pantai und der Kutei, an der Südküste der Bandjer, an der Westküste der wasserreiche Kapuas. Der Lauf der meisten dieser Wasseradern ist aber noch unerforscht, da es bisher nicht gelungen ist, die gröfseren Flüsse auf längeren Strecken zu befahren. Alle bezüglichen Versuche scheitern, wie schon erwähnt, hauptsächlich an der Barbarei der Bewohner des Landes, der Dajaks, und der herrschenden malayischen Fürsten, welche die Ansiedelungen der Fremden und das Vordringen in das Innere durch Massenabschlachtungen zu verhindern wissen. Ein weiteres Hemmnifs war ferner bis in die neueste Zeit das ausgedehnte Piratenunwesen, welches noch in den vierziger Jahren alle wichtigen Seestrafsen des Sunda-Meeres den Handelsschiffen völlig versperrte.

Ueber die Dajaks werden auf Grund eines Werkes von Carl Bock (»Unter den Kannibalen auf Borneo«, 1882) folgende Mittheilungen gemacht. Sie selbst nennen sich Olo-Ngadschu und zerfallen in die Biadschu (die Bewohner der Südküste), die Dajak-Paré (an der Ostküste) und die Ot-Danom (im Innern der Insel). Die Zahl der einzelnen Stämme aber ist sehr grofs. Es ist interessant, wahrzunehmen, dafs diese Menschen, welche dem barbarischen Brauche der Kopfabschneiderei huldigen, manche schätzenswerthe Eigenschaft besitzen. Raub und Diebstahl sind bei ihnen unbekannt. Geistig stehen sie auf gleicher Stufe mit den Malayen, sind aber reinlicher, fleifsiger, offener als diese; sie achten ihre Frauen und zeigen grofse Liebe für ihre Familien und Stammesbrüder. »Aber alle diese guten Eigenschaften, welche die Einführung wahrer Civilisation fördern könnten, werden durch den Gebrauch der Kopfjagd verdunkelt, welchem alle Dajakstämme huldigen; die Bahu-Trings fressen obendrein ihre Opfer auf und schlachten die Gefangenen. Keine Geburt, keine Hochzeit und kein Begräbnifs, um weniger wichtige Ereignisse zu übergehen, kann in geeigneter Weise gefeiert werden, ohne dafs eine gröfsere oder kleinere Zahl feindlicher Köpfe dazu beschafft werden mufs. Die Holländer haben bereits durch den Einflufs ihrer Waffen und ihres Handels viel gethan, diesen greuelhaften Gebrauch zu beseitigen, und auch der Sultan von Kutei hilft ihnen dabei; aber es ist trotzdem möglich, dafs, bevor die Sitte ganz abgeschafft werden kann, die Dajaks sich selbst vom Erdboden vertilgt haben. Dieses Köpfe-Erbeuten besteht übrigens nicht in einem offenen Kampfe, sondern in einem aus dem Hinterhalte unternommenen Meuchelmorde.«

Eigenthümlich ist den Dajaks der Glaube an die Geister der Verstorbenen, deren Aufenthalt man in den hohen Bergen voraussetzt, und denen man daselbst Speiseopfer darbringt, bei besonders wichtigen Unternehmungen den Schutz der Geister anrufend und zu solchem Zwecke drei Tage und Nächte unter Fasten u. s. w. verweilend. Viele Stämme im Osten verehren Sonne, Mond und Sterne. Bei anderen ist ein gewisser Zusammenhang mit dem Brahmaismus unverkennbar. Es ist nämlich unzweifelhaft, dafs auf Borneo einst die indische Cultur Fufs gefafst hatte. Ihre Spuren sind allerdings durch die unaufhörlichen Kriegszüge der Stämme verwischt worden. Nach der Aussage einzelner Dajakhäuptlinge sollen aber im Innern von Borneo noch Ruinen aus jener Zeit vorhanden sein, »steinerne Häuser«, wie sie die Eingeborenen nennen. —

Die Kenntnifs von Borneo wurde wesentlich bereichert durch die im Jahre 1875 ausgeführte Umschiffung der Insel seitens der k. k. österreichischen Corvette »Erzherzog Friedrich«, Commandant Tobias Freiherr von Oesterreicher, welche ihren Weg durch die Makassarstrafse nahm und längs des korallenreichen Nordufers von Borneo in die Sulusee fuhr, dann längs der Nordwestküste wieder südlich hinab bis Tanjong Api und zu den Tam-

belaninseln steuerte, um von da nach Singapore zu gelangen. Ueber diese Umschiffung schreibt Freiherr von Oesterreicher unter Anderem:

»Wenn man sich in den ersten Tagen an der üppigen Fülle des Urwaldes, der vom Ufer bis zum Gipfel der Kuppen das Borneoland bedeckt, nicht satt sehen konnte, immer von Neuem die unerschöpfliche Fülle der Vegetation bewundert — zuletzt sehnte man sich dennoch nach dem Anblick eines kleinen Flecken Landes, wo die Hand des Menschen dem Urwalde Grenzen gesetzt und die Gestaltung des Landes bloſsgelegt haben würde. Nicht früher als in Labuan, einer kleinen, niedrigen Insel, welche dem Scepter Groſsbritanniens unterworfen ist, sollte diese Sehnsucht nach der unverschleierten Erde in dieser Tropenwelt gestillt werden. Alles Andere war vom dichtesten Urwald bedeckt; ein Baumriese stand gedrängt an dem anderen; nur das verschieden gefärbte Laub und die wechselnden Gröſsen und Formen gaben Zeugniſs von der Mannigfaltigkeit der Baumarten, die hier neben einander ihre Heimath und ihren Standort gefunden haben.«

Neuere, sehr interessante Aufschlüsse über einen Theil von Borneo (den nördlichsten) sind ferner dem Geologen Frank Hatton zu verdanken, welcher im Jahre 1881 im Auftrage der *British North Borneo Company* das Gebiet der Gesellschaft, zum Theil mit erheblichen Schwierigkeiten, jedoch mit groſsem Erfolge für die praktischen Bestrebungen der Gesellschaft bereiste. Seine wichtigsten Unternehmungen waren Fluſsreisen, namentlich aufwärts des Labak, des Kinabatangan und des Segama. An letzterem entdeckte er Goldfelder. Leider wurde der Thätigkeit des vielversprechenden, erst 22jährigen Forschers im März 1883 durch einen jähen Tod ein zu frühes Ende gesetzt. Gelegentlich einer Jagd auf wilde Elephanten entlud sich sein Gewehr, und die ganze Ladung drang dem Unglücklichen in die Brust. Das von seinem Vater auf Grund der hinterlassenen Papiere und Briefe verfaſste, in diesem Jahre in London erschienene Werk »*North Borneo Explorations and Adventures on the Equator. By the late Frank Hatton*« enthält eine Fülle von bisher unbekannten Einzelheiten über die Natur des Landes, seine Hülfsquellen, die Bewohner und deren Lebensgewohnheiten.

Wir behalten uns vor, aus dem Inhalte des genannten Werkes später einige ausführlichere Mittheilungen zu bringen. Für jetzt müssen wir uns darauf beschränken, aus dem Eingangs erwähnten Aufsatze noch Folgendes anzuführen.

Borneo weist einen groſsen Reichthum an tropischen Pflanzen auf. Gröſser ist aber doch der Werth der Mineralien. Es sind vorzügliche Eisenerze, Gold — sowohl in Gängen als in Form von Waschgold —, Kupfer, Zinn, Zink, Steinkohlen reichlich vorhanden, auſserdem Steinsalz, Erdöl, Salpeter, Porzellan u. s. w. Auch Diamanten werden gefunden. Das Meer liefert Perlen und Trepang. Die Erzeugnisse des Pflanzenreichs sind Guttapercha, Palmöl, Palmzucker, köstliche Harze und Balsame, Sago, Kampfer, Reis, Gewürze. Unerschöpflich sind die dichten und ausgedehnten Waldungen an mannigfachen Arten von gesuchten Bauhölzern, deren edelste Sorten in der Kunsttischlerei Verwendung finden. Die höhere Thierwelt ist durch den wilden Elephanten, den Tiger, Panther, Büffel, Hirsch, das Reh und das Wildschwein vertreten. Auſserdem giebt es eine Menge kleiner Nagethiere: Fledermäuse, Eichhörnchen, Ottern, darunter die merkwürdige Bartotter. Als besondere Eigenthümlichkeit für Borneo sind endlich der Orang-Utang, der Nasenaffe, der Katzenleopard, eine besondere Art Stachelschwein, der seltsame Flugfrosch und zahlreiche prächtig gefiederte Vogelarten hervorzuheben.

In politischer Beziehung zerfällt das Gesammtgebiet von Borneo in folgende Theile.

1. Das Sultanat Bruneï, welches noch vor Kurzem den ganzen nördlichen Theil der Insel bis zum Hauptgebirge einnahm, seitdem aber den östlichen Besitztheil (das »Horn« zwischen der Sulu-See und dem südchinesischen Binnenmeere) an eine englische Gesellschaft abgetreten hat.

2. Der Besitz der »*British North Borneo Company*« in einer Ausdehnung von 28 000 englischen Geviertmeilen und 600 englischen Meilen Küstenlinie. Hauptort ist Sandakan (Elopura) an der Ostküste. Die britische Stammcolonie ist die kleine Insel Labuan, nördlich der Stadt Bruneï, zwei Geviertmeilen grofs, mit 3 000 Einwohnern, meist Chinesen. Die Insel, welche Steinkohlenlager hat, wurde 1846 vom Sultan von Bruneï erworben.

3. Das Fürstenthum Sarawak, 65 Geviertmeilen grofs, mit der gleichnamigen Hauptstadt (20 000 Einwohner). Der kleine Staat ist eine Gründung des Engländers James Brooke. Der jetzige Radscha, welcher den Titel »Tuan Mudah« angenommen hat, ist ein Neffe des Vorgenannten.

4. Der holländische Besitz, welcher den ganzen südlichen Theil der Insel bis ungefähr 2° n. Br. umfafst, mit den Grenzen im Osten beim Pantai-Flusse, im Westen beim Cap Api, im Ganzen etwa 9 400 Geviertmeilen. Doch kann füglich nur von einer Herrschaft an der Küste, nicht im Innern, die Rede sein; denn die Fürsten der verschiedenen Dajak-Staaten stehen nur dem Namen nach unter holländischer Herrschaft.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Der Steno-Telegraph. Nach Mittheilungen Pariser Tagesblätter werden von der französischen Telegraphenverwaltung seit einiger Zeit Versuche mit einem neuen Apparat — dem Steno-Telegraphen — angestellt. Dieser Apparat soll die Telegramme in stenographischer Schreibweise und mit einer Schnelligkeit übermitteln, welche die hervorragendsten Leistungen aller in neuerer Zeit zur Anwendung gekommenen Systeme der Vielfach-Telegraphie u. s. w. weit hinter sich zurückläfst. Die Erwägungen, welche der neuen Erfindung zu Grunde liegen, sind im Wesentlichen folgende.

Das bis jetzt allgemein übliche Telegraphirverfahren beruht, wie bekannt, auf der Uebermittelung der Worte genau in derjenigen Schreibweise, welcher sich der Aufgeber des Telegrammes bedient hat. Die Rechtschreibung aller Sprachen verwendet aber mehr oder weniger überflüssige Buchstaben zur Bildung der Worte, durch deren Mittelegraphirung die telegraphische Correspondenz nicht allein vertheuert, sondern auch verlangsamt wird. Diesem Umstande gegenüber hält man es bereits für einen Vortheil, die Weltsprache (Volapük) für den telegraphischen Verkehr zuzulassen; noch gröfseren Erfolg aber erhofft man von einem Telegraphirverfahren, das, auf stenographischen Grundlagen beruhend, an Stelle der Buchstabenzeichen Lautzeichen übermittelt.

Vor etwa 5 Jahren machte in Frankreich die Erfindung einer Maschine von sich reden, welche gedruckte Reden in stenographischer Schrift lieferte. Der Erfinder dieser Maschine, A. Michela, war davon ausgegangen, dafs jedes Wort sich in gewisse Laute zerlegen läfst, die ihrerseits durch eine geringe Zahl verschiedener Zeichen dargestellt werden können. Wie gering diese Zahl ist, geht daraus hervor, dafs Michela schon mit 20 verschiedenen Zeichen auskam. Der Mechanismus seiner Maschine war der denkbar einfachste:

eine Klaviatur von 20 Tasten und, mit diesen in Verbindung stehend, 20 Stempel mit den Lautzeichen. Beim Nachschreiben einer Rede hatte man einfach auf diejenigen Tasten zu drücken, welche den gehörten Lauten entsprachen; hierdurch wurden die zugehörigen Stempel dergestalt in Thätigkeit gesetzt, dafs sie die darauf befindlichen Zeichen auf einem durch ein Uhrwerk mit gleichmäfsiger Geschwindigkeit vorbeibewegten Papierstreifen nach einander aufdruckten. Der Erfinder erzielte auf diese Weise in Form an einander gereihter Zeichen die graphische Darstellung von Wortsilben irgend einer beliebigen Sprache, zu deren Entzifferung angeblich ein Studium von nur 14 Tagen ausreichen sollte. Eine längere Uebungszeit erforderte dagegen eine einigermafsen gewandte Bedienung der Klaviatur; indefs soll auch diese Schwierigkeit nicht unüberwindlich gewesen sein, da, wie berichtet wird, eine Uebungszeit von 5 Monaten ausreichte, um 150 Worte in der Minute stenographiren zu können, und diese Leistung sich bei fortgesetztem Ueben nach 8 Monaten sogar auf 200 Worte in der gleichen Zeit steigerte. Die Maschine soll im französischen Parlament, im Senat und im Pariser Stadtrath vorgeführt worden sein; doch scheint man von einer fortdauernden Benutzung derselben sich besondere Vortheile nicht versprochen zu haben, wenigstens wurde von einer thatsächlichen Einführung derselben überall abgesehen. Hiermit wäre die an und für sich immerhin eigenartige Erfindung wahrscheinlich der Vergessenheit verfallen, wäre dieselbe nicht von anderer Seite und zur Verwendung auf ganz anderem Gebiete wieder aufgenommen worden.

Ein Ingenieur, Namens Cassagnes, kam auf den Gedanken, die Michelasche Maschine unter Zuhülfenahme der Elektrotechnik in der Weise zu verwerthen, dafs die an einem Orte gehörte Rede mittels der Klaviatur und einer mit derselben in Verbindung gebrachten Telegraphenleitung abtelegraphirt und am anderen Orte durch die in Thätigkeit gesetzten Stempel wieder aufgenommen wurde. An der Verwirklichung dieses Planes hat der genannte Erfinder 5 Jahre gearbeitet, und erst kürzlich ist er mit demselben vor die Oeffentlichkeit getreten.

Das ursprüngliche Haupthindernifs für Cassagnes bot die Befürchtung, dafs für die Uebermittelung der beibehaltenen 20 Lautzeichen auch 20 besondere Telegraphenleitungen nöthig sein würden. Eine praktische Verwendung des Systems wäre hierdurch naturgemäfs schon von vornherein ausgeschlossen gewesen. Diese Schwierigkeit hat sich aber bei Mitbenutzung des phonischen Rades, der bekannten Erfindung von Lacour, nicht allein umgehen lassen, sondern es hat sich auf diese Weise sogar die Möglichkeit herausgestellt, auf einer und derselben Leitung drei Klaviaturen neben einander gleichzeitig in Thätigkeit treten zu lassen. Die stenographische bz. telegraphische Arbeit wird hierdurch natürlich verdreifacht.

Der Steno-Telegraph soll nach und nach auf immer längeren Leitungen versucht worden sein. Am 20. Januar arbeitete derselbe, wie angegeben wird, mit dem günstigsten Erfolge zwischen Paris und Lille über Châlons, Bar-le-Duc, Nancy und Mezières auf eine Entfernung von 770 km. Nach demselben Bericht sind alsdann auf den 753 bz. 803 km langen Telegraphenleitungen zwischen Paris einerseits und Montpellier und Marseille andererseits unter Benutzung zweier Klaviaturen bis zu 15 000 Worte, und bei Anwendung dreier Klaviaturen sogar bis zu 24 000 Worten in der Stunde befördert worden. Zum gröfseren Verständnifs dieser Leistungen wird hinzugefügt, dafs 24 000 Worte den Raum von 10 Spalten der »Times« füllen.

Es erscheint hiernach erklärlich, dafs die Tagesblätter an die neue

Erfindung die gröfsten Hoffnungen knüpfen. Es ist allerdings nicht zu verkennen, dafs dieselbe der telegraphischen Zeitungsnachrichten - Uebermittelung ganz ungeahnte Bahnen eröffnen würde. Ob der Apparat aber auch für die Uebermittelung der zum Theil ungleich wichtigeren übrigen Correspondenz verwendbar sein wird, bz. ob derselbe, dessen Bedienung auf alle Fälle ein besonders geschultes Beamtenpersonal und lange Vorstudien erfordert, für die Praxis überhaupt verwendbar sein wird, dürfte von weiteren, in ausgedehnterem Mafse anzustellenden Versuchen abhängen und defshalb zunächst noch abzuwarten sein.

Der Fernsprecher im Dienste der Leuchtschiffe. Ein Fernsprechversuch von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit für die Handelsschifffahrt ist kürzlich an der Ostküste Englands von der *Telegraph and Maintenance Company* ausgeführt worden. Während der acht letzten Monate hatte die genannte Gesellschaft mehrere ihrer besten Leute in der Umgegend von Naze vertheilt, in deren Nähe sich die gefährlichsten Untiefen von England befinden. Diese Leute stehen stündlich durch eine Fernsprechleitung mit einem Leuchtschiff in Verbindung, welches 10 Seemeilen aufserhalb in der Nähe der Swinpassage verankert ist. Von *Walton on the Naze* ist nach dem Sunkleuchtschiff ein gewöhnliches Telegraphenkabel gelegt, an dessen beiden Enden ein Fernsprecher und ein Telegraphenapparat angebracht sind.

Es wurde für unwahrscheinlich gehalten, dafs die menschliche Stimme, namentlich bei stürmischem Wetter, 10 Meilen weit würde geleitet werden können; es hat sich jedoch herausgestellt, dafs dies durchaus möglich ist. Von einem Mitgliede der Gesellschaft, welches sich an Bord des Leuchtschiffes befand, wurde mittels des Fernsprechers eine ziemlich lange Unterhaltung geführt. Eine Person — Mr. Stephenson — befand sich einen Monat lang auf dem Fahrzeuge, während zwei andere sich am Ufer aufhielten und vom Bord aus über den Stand des Wetters, Bewegung der See, vorüberfahrende Schiffe, Wetterbeobachtungen u. s. w. beständig unterrichtet wurden. Mit diesen Erfolgen sehr zufriedengestellt und überzeugt von der Wichtigkeit und dem Vortheile dieser Einrichtung, hat Mr. Stephenson seine Versuche mit steigendem Erfolg fortgesetzt. In einem Zimmer des Posthauses von Walton befinden sich Maschinen zur Nutzbarmachung magnetischer Ströme jeder Art. Es ward mittels eines Knopfes zum Schliefsen des Stromes eine Glocke an Bord des 10 Meilen entfernten Sunkleuchtschiffes zum Klingeln gebracht, und man hörte kurz darauf die Frage, was gewünscht werde. Durchschnittlich fahren 90 Schiffe am Tage vorüber, und wenn es bekannt wäre, dafs eine Nachricht auf diese Weise an Land gesendet werden kann, so würden ohne Zweifel die Meisten davon Gebrauch machen.

Von noch weit gröfserem Werth ist der Gebrauch des Fernsprechers im Sturme oder für den Fall, dafs ein Schiff in Gefahr ist. Im vorigen Jahre gerieth während einer Nacht ein Schiff bei schwerer See auf eine Sandbank, und sofort wurde seine genaue Lage durch den Fernsprecher nach Walton berichtet. Der Wachthabende an Land weckte die Rettungsbootmannschaft und telegraphirte nach Ramsgate und Harwich, wo ebenfalls die Rettungsboote klar gemacht wurden. Gerade als die drei Boote im Begriff waren in See zu gehen, kam vom Leuchtschiff mittels Fernsprecher die Nachricht, dafs das gefährdete Schiff wieder von der Sandbank frei gekommen sei, und dafs die Rettungsboote daher nicht auslaufen sollten. Es würde daher zweifellos manches Menschenleben gerettet werden können, wenn alle Leuchtschiffe an den Küsten

ganz Europas dies Verbindungsmittel hätten, um die genaue Lage eines in Gefahr befindlichen Schiffes anzeigen zu können, denn mit den gewöhnlichen Raketensignalen kann die Lage eines strandenden oder sinkenden Schiffes keineswegs genau bezeichnet werden. Auch alle Schiffe, welche einen Lootsen haben wollen, können ihre Wünsche auf diesem Wege sehr leicht zur Küste gelangen lassen. Das Sunkleuchtschiff ist nur 150 Tons grofs, und doch ist es nur ein einziges Mal vorgekommen, dafs, während es bei einem heftigen Sturme stark hin- und hergetrieben wurde, das Kabel zum Ufer brach. Die beiden Enden wurden wieder aufgefischt und innerhalb 24 Stunden gesplifst.

Die Verbindung wird Tag und Nacht unterhalten. Das *Trinity Board* bringt der Sache bereits grofses Interesse entgegen, und man hofft, dafs diese Einrichtung auf allen englischen Hauptleuchtschiffen getroffen werden wird. Die Erfinder behaupten, dafs der Fernsprecher noch sehr gut auf 20 Seemeilen Entfernung wirkt.

(Zeitschrift für Versicherungswesen.)

Naville's ägyptisches Todtenbuch. Die Bibliothek des Reichs-Postamts hat kürzlich eine überaus werthvolle Bereicherung durch Zuweisung eines Exemplars des mit Unterstützung des preufsischen Ministeriums der geistlichen u. s. w. Angelegenheiten von dem schweizer Gelehrten Eduard Naville herausgegebenen ägyptischen Todtenbuches erfahren. Ueber die Bedeutung dieses Werkes, sowie über die Entstehungsgeschichte dieser ersten vollständigen und correcten Ausgabe desselben sind in dem Schreiben des genannten Ministeriums, mit welchem die Uebersendung des Buches an die Reichs-Postverwaltung stattgefunden hat, interessante Angaben enthalten.

Das Todtenbuch war das vornehmste und heiligste Religionsbuch der alten Aegypter. Seinen ersten Anfängen nach bis in die Zeit der XII. Dynastie (um 2000 v. Chr.) und noch weiter zurückragend, wurde es erst im Laufe vieler Jahrhunderte nach und nach fortgesetzt und zu seinem Abschlufs gebracht, so dafs die Entstehungsgeschichte sich über mehr als 2000 Jahre ausbreitet. Es ist in Hieroglyphen geschrieben und in Kapitel eingetheilt, deren jedes mit einer dem Inhalt entsprechenden, allgemein verständlichen Zeichnung versehen ist. Dasselbe beschäftigt sich seinem Kerne nach mit dem Verhältnifs des Menschen zu Gott, mit der moralischen Rechtfertigung vor dem Richterstuhle Gottes und mit der Rückkehr zu ihm nach einem gerechten und gottgefälligen Leben. Auf diese Weise lehrt es die religiösen Anschauungen der alten Aegypter sowohl in ihren ersten und einfachsten Gründen, als in ihren phantastischen Fortbildungen und Ausläufern kennen, und es zeigt in überraschender Art, dafs die Vorstellungen, welche die Griechen sich von dem Leben der Seelen nach dem Tode machten, von der Ueberfahrt über das Wasser nach den Inseln der Seligen, von dem Todtenführer, vom Cerberus, von dem Richter der Todten u.s.w. fast sämmtlich auf ägyptische Vorbilder und insbesondere auf die beschreibenden und bildlichen Darstellungen des Todtenbuches zurückzuführen sind. Kein anderes Buch schätzten die alten Aegypter so sehr wie dieses, und die Vornehmen des Landes hielten darauf, dafs ihnen die wichtigeren Theile desselben in den Sarg oder auf die Mumie gelegt wurden, um ihnen mit ihrem Inhalt als Führer in der Unterwelt zu dienen. Wie der Leitstern im Leben, so war dieser heilige Codex auch der Wegweiser im Jenseits.

Erhalten ist uns das Todtenbuch in vielen Hunderten von Papyrusrollen, die in den verschiedensten europäischen Museen zerstreut liegen und von

denen die umfangreichste — sie hat eine Länge von fast 18 m — sich im Besitz des Turiner Museums befindet und eine andere, wegen ihres hohen Alters besonders werthvolle zu den Schätzen der hiesigen Museen gehört. An Versuchen, auf Grund dieses handschriftlichen Materials eine Ausgabe des Todtenbuches herzustellen, hat es auch schon in früherer Zeit nicht gefehlt. Aber die Ergebnisse entsprachen nicht den berechtigten Anforderungen, indem sie sowohl an Vollständigkeit, wie an Zuverläfsigkeit vieles zu wünschen liefsen. So kam der verewigte Lepsius auf den Gedanken, eine umfassende kritische Ausgabe des Todtenbuches zu veranstalten. Er trug seinen Plan auf dem Londoner Orientalisten-Congrefs im Jahre 1874 vor und fand dort allseitige Zustimmung. Ein Schüler von Lepsius, der Genfer Aegyptologe Eduard Naville, wurde unter der Leitung eines Comités, dem namentlich auch Lepsius angehörte, mit der grofsen Aufgabe beauftragt. 10 Jahre lang hat Naville an der neuen Ausgabe des Todtenbuches gearbeitet, die Museen bereist, zahlreiche Papyri verglichen und abgeschrieben, und aus den Berichten, welche er den Internationalen Orientalisten-Congressen erstattete, war der erfreuliche Fortgang der Arbeit ersichtlich. Ende 1884 legte Naville das Manuscript in zwei stattlichen Folianten vor, von denen der erste den aus den besten Urkunden zusammengestellten hieroglyphischen Text des Todtenbuches nebst den Abbildungen enthält und von der kunstsinnigen Gattin des Herausgebers in vorzüglicher Treue und Sorgfalt gezeichnet ist, während der andere, von Naville selbst geschriebene Band eine sehr reichhaltige Sammlung der verschiedenen Lesarten bringt und dadurch für den Sprachforscher von überwiegendem Interesse ist. Da der verdiente Begründer des Werkes, Lepsius, die Vollendung desselben nicht mehr erleben sollte, so liefs es sich der Professor Dr. Dillmann, der Präsident des Berliner Orientalisten-Congresses vom Jahre 1882, angelegen sein, dasselbe zu dem von Lepsius beabsichtigten und von allen Freunden der Alterthumswissenschaft so sehnsüchtig erwünschten Ziele zu führen.

Gewidmet ist das Werk seinem geistigen Urheber Richard Lepsius.

Eisenbahnen in der Colonie Neu-Süd-Wales. Als erste Eisenbahnlinie in der Colonie Neu-Süd-Wales wurde am 26. September 1855 die 14 engl. Meilen lange Strecke von Sydney nach Paramatta eröffnet. Hierauf folgte am 26. September 1856 die 9 Meilen lange Strecke Paramatta — Liverpool. Demnächst hat sich das Eisenbahnnetz von Jahr zu Jahr vergröfsert. Ende 1880 fanden sich in Neu-Süd-Wales bereits 958,50 Meilen Eisenbahnen im Betriebe und Ende 1883 — nach dem letzten vorliegenden Verwaltungsberichte — 1 320,5 engl. Meilen. (Davon 38 engl. Meilen zweigeleisig.) Bis zum 1. September 1884 waren ferner noch 118 engl. Meilen eröffnet worden, und weitere 226 engl. Meilen sollten bis zu Ende des Jahres 1884 eröffnet werden. Für das Jahr 1885 war die Eröffnung weiterer 173 engl. Meilen Bahn, welche zur Zeit der Berichterstattung sich im Bau befanden, in Aussicht genommen.

Das Kapital, welches für die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen verausgabt worden ist, betrug Ende des Jahres 1883 16 915 515 Pfd. Sterl., für die Ende 1883 noch im Bau befindlichen Strecken waren weiter ausgegeben 2 272 949 Pfd. Sterl., zusammen 19 188 464 Pfd. Sterl.

Die Gesammtsumme der bis Ende 1883 vom Parlamente der Colonie für Eisenbahnzwecke genehmigten Anleihen betrug 26 654 161 Pfd. Sterl. Davon waren bis dahin aufgenommen 18 388 100 Pfd. Sterl.

An Rollmaterial waren Ende 1883 vorhanden: 296 Locomotiven, 695 Personenwagen, 6 386 Güterwagen.

Die Zahl der beförderten Personen belief sich auf 10 272 037.

Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 661 751 Pfd. Sterl., die Einnahme aus dem Güterverkehr 1 269 713 Pfd. Sterl., zusammen 1 931 464 Pfd. Sterl.; dagegen betrugen die Betriebsausgaben 1 177 788 Pfd. Sterl., so daſs sich eine Reineinnahme von 753 676 Pfd. Sterl. und für das Anlagekapital eine Verzinsung mit 4,48 pCt. ergab.

Die in Stadt Sydney und Umgegend befindlichen, mit Dampfkraft betriebenen Trambahnlinien, welche die Colonialregierung verwaltet, hatten am 31. Dezember 1883 eine Länge von zusammen 32½ engl. Meilen. Das von der Regierung für diese Trambahnen einschlieſslich des Rollmaterials derselben verwendete Kapital betrug 585 062 Pfd. Sterl. Der Betrieb ergab eine Verzinsung des Anlagekapitals mit nur 2,22 pCt. Als Gründe für diese niedrige Verzinsung werden die zu niedrigen Fahrpreise, der wegen der bergigen Bodengestaltung in Sydney schwierige Betrieb, die Höhe der Arbeitslöhne und die Höhe der aus der Haftpflicht entspringenden, den Verletzten gerichtlich zuerkannten Entschädigungen bezeichnet. Es wird deſshalb eine Erhöhung der Fahrpreise angeregt.

Die Zahl der bei der Verwaltung und dem Betrieb der Eisenbahnen und Tramways im Jahre 1883 beschäftigten Personen betrug 8 980, davon in der Centralverwaltung *(head office)* 231 Personen, in der Central-Bauverwaltung *(engineer-in-chief's branch)* 436 Personen, in der Bahnverwaltung *(engineer for existing lines branch)* 2 787 Personen, in dem Zugbeförderungsdienste *(locomotive engineer's branch)* 2 055 Personen, in dem Verkehrsdienste *(traffic branch)* 2 536 Personen, in dem Trambahndienste *(tramway branch)* 935 Personen.

Von Unfällen wurden im Jahre 1883 bei den Eisenbahnen 70 Personen, bei den Trambahnen 51 Personen betroffen, und zwar mit tödtlichem Ausgange 22 bz. 11, mit nicht tödtlichem Ausgange 48 bz. 40 Personen.

(Archiv für Eisenbahnwesen.)

Vertiefung der Einfahrt in den Hafen von Rio Grande do Sul. Eine für den Schiffsverkehr mit der südbrasilianischen Provinz Rio Grande do Sul wichtige Nachricht ist aus Brasilien eingetroffen. Die genannte Provinz, in welcher bekanntlich das deutsche Element ziemlich stark vertreten ist, besitzt zwei Häfen, von denen der eine, Rio Grande do Sul, 12 km vom Meere an der Ausmündung des Patossees, der andere landeinwärts an dem Nordende dieses etwa 230 km langen Sees belegen ist. Der Zugang zu diesen Häfen wurde bisher auf der Seeseite nicht unerheblich durch eine quer vor die Ausmündung des Patossees vorgelagerte Barre (Sandbank) erschwert, welche der Schiffahrt nur an einer Stelle eine durchschnittlich 2,97 m tiefe Fahrrinne frei lieſs und demnach nur Schiffen von entsprechendem Tiefgange die Durchfahrt gestattete.

In den hierdurch bedingten Beschränkungen des Schiffsverkehrs ist neuerdings eine erfreuliche Besserung insofern eingetreten, als die bisherige nordöstliche Einfahrtsrinne in Folge heftiger Nordoststürme versandet und gleichzeitig in südlicher Richtung ein neuer Kanal entstanden ist, welcher am 11. Juli eine Wassertiefe von 3,74 m, am 13. Juli eine solche von 4,40 m und am 19. Juli eine solche von 4,84 m aufgewiesen hat. Mit Rücksicht darauf, daſs ähnliche Versetzungen des Hafeneinganges bereits früher vorgekommen sind, und da nach den bezüglichen Erfahrungen anzunehmen ist, daſs die neue Einfahrt mit ihrer gegenwärtigen Wassertiefe auf eine

längere Reihe von Jahren sich halten wird, hat die Hafenbehörde kein Bedenken getragen, den neuen Kanal dem Verkehr zu übergeben, nachdem vorher die zur Sicherung der Durchfahrt erforderlichen Einrichtungen getroffen waren und insbesondere die Kennzeichnung der Fahrrinne durch Bojen, sowie der Einfahrt durch eine in See verankerte grofse Glockenboje stattgefunden hatte. Die Befrachtung der ankommenden und abgehenden Schiffe ist zwar vorläufig nur bis zu einem Tiefgange von 3,52 m erlaubt, doch ist Aussicht vorhanden, dafs ein der gegenwärtigen Wassertiefe entsprechender gröfserer Tiefgang mit Eintritt der besseren Jahreszeit, falls bis dahin nicht etwa wider Erwarten eine erhebliche Verminderung der Kanaltiefe durch Stürme oder sonstige Naturereignisse herbeigeführt werden sollte, seitens der zuständigen Behörde gestattet, und somit auch gröfseren Seeschiffen im Verkehr mit den genannten Häfen eine bessere Ausnutzung der Laderäume ermöglicht werden wird.

Flaschenpost. Im Auftrage des Municipalraths von Paris hat Herr Professor Pouchet im Jahre 1885 eine wissenschaftliche Forschungsreise nach den Azoren angetreten. Der Prinz Albert von Monaco stellte für die Reise seine Yacht l'Hirondelle zur Verfügung und nahm selbst an derselben Theil. Pouchet hat diese Reise benutzt, um bei der genannten Inselgruppe Strombestimmungen im Atlantischen Ocean, und zwar durch Treibenlassen von schwimmenden Gegenständen, vorzunehmen.

Die als Schwimmer benutzten Gegenstände wurden mit besonderer Sorgfalt zugerichtet; aufser 150 gewöhnlichen Flaschen kamen 10 kupferne Kugeln und 20 Holzfässer zur Verwendung. Die Flaschen wurden durch einen mit Kautschuk bekleideten Stöpsel geschlossen. Die Kugeln bestanden aus zwei Hälften, welche über einem Kautschukring mit einander verschraubt waren, und zwar durch recht sichtbare Schrauben, um den Finder zum Oeffnen derselben zu veranlassen. Die 20 Fässer (zu je 16 Liter) wurden in Tantonville nach dem Modell der Bierfässer angefertigt, mit besonders starken Dauben und eisernen Bändern, inwendig getheert. Um die Aufmerksamkeit der Finder beim Oeffnen zu fesseln, wurden sie mit Hafer gefüllt. Jeder dieser Schwimmer erhielt einen Zettel mit folgenden Worten:

Dans le but de conseiller les courants de la mer, avec l'aide du conseil municipal de la ville de Paris, ce papier a été jeté à la mer par les soins de S. A. le prince héréditaire de Monaco à bord de son yacht l'Hirondelle et en sa présence. Toute personne, qui trouvera ce papier, est priée, de le faire parvenir aux autorités de son pays pour être transmis au Gouvernement français, en indiquant avec le plus de détails possible le lieu, la date et les circonstances où ce papier aura été retrouvé.

Signé: Albert, prince héréditaire de Monaco.

G. Pouchet, professeur au Musée de Paris.

Es folgte eine Uebersetzung in deutscher, russischer, norwegischer, dänischer, englischer, holländischer, spanischer und portugiesischer Sprache. Jeder Zettel trug eine Nummer und war aus einem Stammregister losgelöst, um, wenn nöthig, seine Echtheit nachweisen zu können; er war in einer über der Lampe zugeschmolzenen Glasröhre eingeschlossen, und zwar so, dafs man seine Nummer lesen und erkennen konnte, dafs er in verschiedenen Sprachen geschrieben war. Der Verschlufs der kupfernen Kugeln und Fässer war mit der gröfsten Sorgfalt in Lorient ausgeführt.

Es wäre wünschenswerth gewesen, den Kugeln und Fässern ein etwas

gröfseres specifisches Gewicht als das des Seewassers zu geben, um den Einflufs des Windes zu verhüten. Da man aber darauf rechnen mufste, dafs sie längere Zeit im Wasser eingetaucht blieben, und ihr Gewicht durch Aufsaugen und vielleicht auch durch Eindringen von Wasser, sowie durch Anhaften von organischen Bestandtheilen vermehren und hierdurch zum Sinken gebracht werden könnten, so hatte man ihnen einen Ueberschufs von Auftrieb gegeben, der durch Anbringung von Ballast in der ersten Zeit aufgehoben wurde. Der letztere bestand bei den Fässern aus einem Stück Ballasteisen, welches durch Eisendraht und zwei hölzerne Reifen an der Aufsenseite befestigt war. Die Kugeln waren durch einen mit Sand gefüllten Jutesack beschwert. Nach einigen Monaten sollen der Eisendraht, die hölzernen Ringe und der Jutesack abgenutzt sein und das Ballasteisen sowie der Sand, sich von den Schwimmern lösend, sinken, um so die Fässer und Kugeln noch längere Zeit mit der inzwischen angenommenen Gewichtsvermehrung schwimmen zu lassen.

Die Schwimmer wurden am 27. und 28. Juli 1885 über Bord geworfen. Man begann damit 110 Seemeilen nordwestlich von Corvo, der westlichsten Azoren - Insel; von dort N 14° W steuernd, warf man in Zwischenräumen von halben Seemeilen einen Schwimmer über Bord. Zwei derselben sind am 19. September auf den Azoren bei der Insel San Miquel gefunden worden; sie haben, vorausgesetzt, dafs sie gleich bei ihrer Ankunft an der Küste gefunden sind, in 52 Tagen 420 Seemeilen zurückgelegt. Ein dritter Schwimmer ist am 16. October südlich der Insel Sainte Marie aufgefunden.

III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung. Von Dr. F. G. Hahn, Professor der Erdkunde an der Universität zu Leipzig. Stuttgart. Verlag von J. Engelhorn. 76 Seiten. Preis 2 Mark.

Die vorliegende Abhandlung, welche das 3. Heft im Band I des von Dr. Richard Lehmann, Professor der Erdkunde an der Akademie zu Münster, herausgegebenen Sammelwerkes: »Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde« bildet, führt uns durch die norddeutsche Tiefebene und zeigt uns, welche Bedeutung die Terrainformen Norddeutschlands für die Besiedelung gehabt haben. Es ist eine nicht minder belehrende wie anziehende Aufgabe, an der Hand eines so berufenen Führers, wie des auf dem Felde der geographischen Wissenschaften rühmlichst bekannten Verfassers, die charakteristischen Landschaftsformen der norddeutschen Ebene zu durchwandern und mit ihm zur Ueberzeugung zu gelangen, wie Ansiedelungen und Verkehrswege in dem anscheinend so einfachen norddeutschen Tieflande sogar noch strenger von ihrer Naturumgebung abhängen, als dies in den Gebirgsländern der Fall ist.

Als eine Probe der Darstellung möge hier eine Stelle wiedergegeben werden, an welcher sich der Verfasser über die Lage Berlins ausspricht. Nachdem wir vorher die Spree vom Spreewald niederwärts bis unterhalb von Cöpenick verfolgt haben, heifst es daselbst: »So erreichen wir endlich Berlin. Jeder, der die Umgegend von Berlin und die

Stadt selbst mit einiger Aufmerksamkeit durchwandert hat, mufs den Gegensatz des niedrigen Alluvialgebietes des Spreethales und der beiderseitigen Diluvialhöhen im Süden und Norden der Stadt rasch bemerken. Wir lernten schon oben diese Höhen als die Landschaften Teltow und Barnim kennen. Die Generalstabskarte zeigt uns aber, dafs gerade bei Berlin die Höhenränder sich am meisten nähern. Der Nordrand des Teltow zieht sich von den Rollbergen bei Rixdorf über den Kreuzberg gegen Wilmersdorf hin. Der Südrand des Barnim reicht noch mehr in die Strafsen des heutigen Berlin hinein, die nördlichen und nordöstlichen Stadttheile liegen schon auf Diluvialboden und zeigen stark ansteigende Strafsen. Die Spree aber, welche auf der ganzen Strecke von der Mündung des Müllroser Kanals bis zur Vereinigung mit der Havel nach Karer's Ausdruck »im erborgten Bette« fliefst, d. h. das alte, für sie viel zu breite Oderthal benutzt, bildet hier eine Insel von mäfsiger Gröfse. Die Insel aber war nicht ganz flach, sondern hatte einen Hügel aufzuweisen, der gegen die gröfseren Ueberschwemmungen jedenfalls Schutz gewährte. Wir müssen doch wohl den Namen der Ansiedelung, welche auf dieser Insel entstanden war, Cöln oder Kölln mit der bekannten slavischen Bezeichnung Kolm, Golm oder Kollen für einen einzelnen, aus sumpfiger Umgebung herausragenden Hügel in Verbindung bringen. Erleichtert wurde hier die Stromüberschreitung und die Bebauung der Insel noch durch den Umstand, dafs zwei Landzungen, von den Höhen des Barnim und des Teltow ausgehend, sich dem Südende der Insel Cöln sehr näherten. In der That ist auch die Insel weit früher an der Südspitze als im nördlichen Theile bebaut worden. Jenseits des rechten Spreearmes aber entstand ein Brückenkopf, der erste Kern des späteren Berlin. Die Lage der Doppelstadt Berlin-Cöln war für den Verkehr eine günstige, die Sicherung gegen Feinde aber minder vollkommen als bei Cöpenick, Spandau oder Brandenburg, da die Spreeinsel hier nicht so wie bei jenen Orten durch breite seeartige Flufsarme umgeben war. So konnte Berlin erst in friedlicheren Zeiten und unter dem Schutze einer starken Regierung die grofsen Vorzüge, welche ihm schon die Beschaffenheit der allernächsten Umgebung gewährte, voll ausnutzen.

Zu diesen Vorzügen kamen aber noch andere, welche in der Vertheilung der Thäler und der trockenen höheren Striche in der Mark tief begründet sind. Die Stelle, an welcher die Annäherung zwischen Teltow und Barnim stattfindet, war für den gesammten von Süd und Südwest nach Norden und Nordosten gehenden Verkehr der gebotene Uebergangspunkt über die Spree-Havellinie.«

Auch wer den Norden des deutschen Vaterlandes aus eigener Anschauung kennt, wird das Büchlein nicht aus der Hand legen, ohne dafs ihm derselbe vertrauter, das Netz seiner Ansiedelungen und Verkehrswege verständlicher geworden wäre. Und gern wird jeder Leser, welcher den Verfasser auf der Wanderung von der Pleifseniederung bis zur Ostsee und von den westdeutschen Mooren bis zur Weichselmündung begleitete, ihm beistimmen, wenn er am Schlusse das Ergebnifs seiner Beobachtungen in folgendem Rückblick zusammenfafst: »Unsere Wanderung überzeugte uns, dafs die Bevölkerung der norddeutschen Tiefebene die geographisch günstigen Positionen wohl auszunutzen versteht, und selbst da, wo die von der Natur gebotenen Vortheile gering und die Schwierigkeiten grofs sind, rüstig bemüht ist, den Kampf gegen Wellen und Ströme, gegen Sumpf und Sand aufzunehmen und zu einem guten Ende zu führen.«

IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten.

No. 23. Berlin, 4. Juni 1886.

Statistik der bayerischen Verkehrsanstalten für das Jahr 1884. — Briefe an einen jüngeren Collegen in der Provinz. VI. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Bestellung der Telegramme nach Landorten). — Der Hafen von Kroghage und die Eisenbahn Nykjöbing-Gjedser. — Sommerfahrpläne. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

No. 24. Berlin, 11. Juni 1886.

Die höhere Postverwaltungs-Prüfung. — Ein Postdiebstahl auf englischem Gebiet. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Vorbildung der zum Unterbeamtendienst angenommenen Personen). — Vereinswesen. — Prüfungsaufgaben. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

2) **Archiv für Eisenbahnwesen.** Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin, 1886. Heft 3.

Die Eisenbahnen der Erde. — Der Eisenbahnbetrieb und die Unfallversicherungsgesetze. — Deutschlands Getreideernte in 1884 und die Eisenbahnen. — Erweiterung und Vervollständigung des preufsischen Staatseisenbahnnetzes. — Die Eisenbahnen im Kaiserreich Rufsland. — Das italienische Eisenbahngesetz vom 27. April 1885 und die neuen Betriebsüberlassungsverträge (Schlufs). — Notizen: Die Bepflanzung der culturfähigen Ländereien bei den niederländischen Staatseisenbahnen. — Einführung einheitlicher Signale bei den Eisenbahnen in Frankreich. — Erweiterung und Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Königreich Sachsen. — Welche Vorschriften gelten für die Kessel in Eisenbahnlokomotiven? — Dampftrambahnen in Italien. — Die Eisenbahnen in Spanien im Jahre 1883. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Bücherschau.

3) **Zeitschrift für Elektrotechnik.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein in Wien. 1886. Heft 6.

Vereins-Nachrichten. — Abhandlungen: Bericht über die Accumulatoren von Farbaky und Schenek in Schemnitz. Von Dr. A. v. Waltenhofen in Wien. — Ueber die Magnetisirungscurve bei verschiedenen Eisen- und Stahlsorten und eine sich daraus ergebende Methode zur Bestimmung der Härte derselben. Von Carl Zickler. (Aus dem k. k. elektrotechnischen Institute in Wien.) — Bemerkungen zu Herrn Zickler's Abhandlung: »Ueber die Magnetisirungscurve bei verschiedenen Eisen- und Stahlsorten und eine daraus sich ergebende Methode zur Bestimmung der Härte derselben«. Von Dr. A. v. Waltenhofen in Wien. — Die Photographie des Blitzes. Von Regierungsrath O. Volkmer. — Ueber die Transformation der Wärme in elektrische Energie und die Kosten der letzteren bei Verwendung von galvanischen Ketten-Thermosäulen und Dynamomaschinen. Von Wilhelm Peukert in Wien. (Aus dem »Centralblatt für Elektrotechnik« vom Herrn Verfasser gütigst mitgetheilt.) (Schlufs.) — Ueber Neuerungen an Inductions-Apparaten. Von Prof. Dr. Rudolf Lewandowsky. — Ueber das Nordlicht vom 30. März 1886. — Die sanitären Nachtheile der Gasbeleuchtung im Vergleiche mit dem elektrischen Lichte. Vortrag, gehalten in der Section für öffentliche Gesundheitspflege des Wiener medicinischen Doctoren-Collegiums am 20. Jänner 1886 von Sanitätsräth Dr. Emil Kammerer, Stadtphysikus von Wien. — Das Blitzableitersystem des Herrn Melsens. Von Dr. O. Tumlirz. (Schlufs). — Die theoretischen Principien und technischen Bedingungen der Anwendung des elektrischen Stromes für den Transport und die Vertheilung der Energie. Von Cabanellas. Auszug aus einem Vortrage in der Société des Ingénieurs Civils vom 19. März 1886. (Fortsetzung.) — M. Melsens †. — Kleine Nachrichten.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.